PL ISSN 0137 – 866x
Nr ind. 37606

SKRZYDLATA POLSKA

28 (1514) • 13.07.1980

CENA 5 ZŁ

50 LAT





Pięćdziesiąt lat temu, w lipcu 1930 roku, ukazał się pierwszy numer „Skrzydlatej Polski". Czasopismo, jako miesięcznik, powstało z połączenia wychodzącego od 1924 r. warszawskiego „Młodego Lotnika" i ukazującego się w latach 1928–29 w Katowicach śląskiego „Pilota". Zasadniczą bazą nowego połączonego pisma stała się redakcja „Młodego Lotnika", którego redaktor – Jerzy Osiński – prowadził w dalszym ciągu nowy tytuł. Praktycznie więc „Młody Lotnik" zostaje przemianowany na „Skrzydlatą Polskę", a połączenie z „Pilotem" ma charakter raczej symboliczny.

Pierwszy numer „Skrzydlatej" ukazał się w objętości 40 stron + 4 strony dwubarwnej okładki, w formacie 23 x 30,5 cm i nakładzie 4 000 egzemplarzy. Niewiele się przy tym różnił w formie zewnętrznej i treści od swego poprzednika – „Młodego Lotnika". Pismo zaczęło wychodzić jako organ aeroklubów i powoli kształtować swój profil na pismo sportowo-techniczne, wyrażające interesy całego lotnictwa sportowego w Polsce. Wydawcą czasopisma był Okręg Stołeczny LOPP, co redakcja wyraźnie zaakcentowała na pierwszej stronie okładki.

W 1931 r. „Skrzydlata Polska" przyjmuje ostatnie, wychodzące w latach 1924–31 w Poznaniu, pismo lotnicze – „Lotnik", które w ostatnim okresie swego ukazywania się wychodziło pod nazwą „Sport Motorowy". Przez pewien okres „Skrzydlata" podkreślała na okładce, że powstała z połączenia „Młodego Lotnika", „Pilota" i „Lotnika".

Jerzy Osiński redagował pismo starannie, ciekawie i na dobrym poziomie fachowym. Jego założeniem było, aby „Skrzydlata Polska" była pismem dla wszystkich: niezbyt fachowa dla laików, a możliwie dostatecznie aktualna i informacyjnie ciekawa dla fachowców. I w tym kierunku czasopismo osiągnęło dobre rezultaty przez cały okres swego ukazywania się, aż do 1939 r.

Rok 1934 przyniósł dość istotną zmianę dla „Skrzydlatej Polski". Okręg Stołeczny LOPP, który od 1926 r. nieprzerwanie utrzymywał „Młodego Lotnika", a później „Skrzydlatą", z dniem 1 lipca 1934 r. zaprzestał dalszego wydawania czasopisma. Po miesiącu bezowocnego poszukiwania nowego wydawcy, redaktor Osiński, chcąc nie chcąc, podjął na własną rękę, przy doraźnej pomocy finansowej Aeroklubu Rzeczypospolitej, ryzyko i ciężar dalszego wydawania pisma, z czego zresztą – jako wydawca i redaktor odpowiedzialny – wywiązywał się dobrze. W tym też czasie „Skrzydlata" nabyła od „Lotu Polskiego" tytuł, prawa i obowiązki organu oficjalnego ARP. Od tej chwili pojawił się również w piśmie, obok biuletynów aeroklubów regionalnych, stały, kilkustronicowy oficjalny biuletyn Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

Lata 1936–39 są dla pisma względnie spokojne. Stabilizuje ono swą egzystencję, głównie dzięki ogłoszeniom (przeciętnie od 8 do 12 stron w każdym zeszycie) i doraźnym dotacjom ARP. Poszczególne numery ukazują się regularnie i są redagowane na dobrym poziomie, nakład pisma systematycznie zwyżkuje osiągając w latach 1938–1939 średnią roczną – 7 100 egzemplarzy.

Poza tym redakcja „Skrzydlatej" wydała także szereg publikacji książkowych. Były to przeważnie prace popularno-techniczne.

Ogółem w latach 1930–39 ukazało się 110 numerów miesięcznika „Skrzydlata Polska" w 112 zeszytach, formatu 23 x 30,5 cm i w objętości od 24 do 100 stron (numery specjalne) + 4 strony dwubarwnej okładki.

Czasopismo wychodziło stale w Warszawie, gdzie też było drukowane. Nakład pisma rozchodził się w większości poprzez prenumeratę, pewną część kolportował „Ruch".

CIĄG DALSZY NA STR. 3



W dniach złotego jubileuszu



1



2



3



4



5



6



7



8

SYMBOL JEDNOŚCI NASZEGO LOTNICTWA

Od kilku lat przypada mi w udziale miły obowiązek wręczania dorocznych pięknych wyróżnień przyznawanych przez społeczność lotniczą w postaci „Błękitnych Skrzydeł". Czynię to zawsze z jednakową, dużą satysfakcja i przyjemnością. Jest to bowiem wyraz uznania dla działalności pełnej oddania dla naszego lotnictwa. Jest to symbol społecznej wysokiej oceny prawdziwej ofiarności, twórczego entuzjazmu, inicjatywy, a także tak często potrzebnej codziennej rzetelności — bez której trudno mówić o normalnym działaniu lotnictwa.

„Błękitne Skrzydła" — wyróżnienie, którego idea powstała w redakcji „Skrzydlatej Polski", zdobyło sobie w ciągu minionych szesnastu lat — okresu, w którym jest już przyznawane — wysokie, społeczne uznanie. Uzyskało je już kilkuset oddanych działaczy naszego lotnictwa. Pragniemy jeszcze wyżej podnieść znaczenie tego wyróżnienia. Na posiedzeniu Kapituły dyskutowaliśmy nad przeniesieniem terminu jego wręczenia i połączenia z tradycyjnym już dniem 23 sierpnia — Świętem Lotnictwa Polskiego. Projekty te wraz z całą kapitułą gorąco popieram.

Termin wręczenia tegorocznych wyróżnień nie jest również przypadkowy. „Błękitne Skrzydła" są nieodłącznie związane ze „Skrzydlatą Polską".

A to popularne i cieszące się niesłabnącym zainteresowaniem pismo lotnicze obchodzi właśnie pół wieku swojego istnienia. 50 lat temu, w lipcu 1930 roku, ukazał się pierwszy numer „Skrzydlatej Polski". Jest mi szczególnie miło, że wśród nas znajdują się dwaj zasłużeni redaktorzy tego pisma: założyciel i pierwszy redaktor pisma — Jerzy Osiński i długoletni szef naszego lotniczego tygodnika — Jerzy R. Konieczny. Chciałbym, im obu, jak i wszystkim pracownikom i współpracownikom „Skrzydlatej Polski" z okazji złotych godów tego zasłużonego pisma złożyć życzenia dalszych wspaniałych sukcesów w propagowaniu naszego lotnictwa. „Skrzydlata Polska" to nie tylko pismo lotnicze — to również szereg inicjatyw, które znalazły sobie pełne prawa obywatelskie wśród braci lotniczej. To przecież również całoroczne zawody szybowcowe, to inicjatywy wyróżnień szybowników w postaci różnokolorowych cumulusów, to biblioteczka „Skrzydlatej" czy wreszcie okazja dla jakiej dzisiaj spotkaliśmy się — „Błękitne Skrzydła".

Pozwólcie drodzy laureaci, że już teraz w uzupełnieniu samego aktu wręczenia odznaczenia i dyplomu złożę Wam serdeczne gratulacje oraz serdeczne podziękowania za wszystko, czym zasłużyliście sobie na to zaszczytne wyróżnienie.

Chciałbym również serdecznie podziękować członkom Kapituły, której mam zaszczyt przewodniczyć, za osobiste zaangażowanie i rzetelność w ostatecznej kwalifikacji kandydatów. Wybór kandydatów do nadania wyróżnienia nie jest nigdy łatwy. Spotykamy się z kandydaturami ze wszystkich rodzajów lotnictwa nadsyłanymi przez instytucje, przedsiębiorstwa, jak i osoby prywatne. Wybór kandydatów jest jednak konieczny i przy okazji chciałbym przeprosić tych wnioskodawców, których kandydatury ze względów regulaminowych nie mogliśmy uwzględnić.

Wśród tegorocznych laureatów znaleźli się przedstawiciele wszystkich rodzajów lotnictwa — są piloci wojskowi, są kapitanowie samolotów Polskich Linii Lotniczych LOT, są instruktorzy Aeroklubu PRL, są wreszcie, często nie zauważani ludzie zaplecza naszego lotnictwa: kontrolerzy ruchu lotniczego, naczelnicy portów, technicy i wreszcie organizatorzy i sympatyzujący z nami, a nawet latający, dziennikarze. Każdorazowo uroczystość wręczenia „Błękitnych Skrzydeł" jest jakby symbolem jedności naszego lotnictwa, dowodem jego bogactwa i rozwoju, jakkolwiek wciąż jeszcze formalnie nie zintegrowanego.

Pozwólcie drodzy laureaci, że zakończę moje wystąpienie serdecznymi życzeniami dalszych osiągnięć na niwie lotnictwa oraz wszelkiej pomyślności w życiu osobistym. Pragnę również życzyć redaktorowi naczelnemu „Skrzydlatej Polski" oraz całemu zespołowi tego lotniczego pisma wielu tysięcy zawsze ciekawych numerów, pozbycia się kłopotów wydawniczych oraz osobiście wszystkiego najlepszego. Dalszych pięćdziesięciu lat „Skrzydlatej Polski".

(Z wystąpienia wiceministra komunikacji, gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego, na spotkaniu 30 czerwca w Domu Dziennikarza w Warszawie).

W Domu Dziennikarza w Warszawie odbyło się 30 czerwca spotkanie z laureatami „Błękitnych Skrzydeł". Zbiegło się ono z dwoma znaczącymi dla naszego czasopisma jubileuszami: 50-leciem ukazania się pierwszego numeru „Skrzydlatej Polski" i 35-leciem wydania pierwszego numeru w PRL. Do tych też rocznic nawiązał redaktor naczelny **Jerzy R. Konieczny**, witając przybyłych na spotkanie laureatów, członków Kapituły, przedstawicieli władz lotniczych, zaproszonych gości, dziennikarzy — członków Klubu Publicystów Lotniczych SDP. Szczególnie gorąco powitał pierwszego redaktora „Skrzydlatej" — **Jerzego Osińskiego**, zasłużonego działacza polskiego lotnictwa sportowego, współzałożyciela i pierwszego prezesa Aeroklubu Warszawskiego, z którym jest on związany po dzień dzisiejszy czynną działalnością, pełniąc funkcje przewodniczącego Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa i przewodniczącego Sądu Honorowego AW. Redaktor **Jerzy Osiński** otrzymał od naszej redakcji wiązankę kwiatów i pamiątkowy, na 50-lecie, Dyplom Uznania.

Wręczenia pamiątkowych dyplomów i odznak laureatom (listę ich publikowaliśmy w nr. 14 SP) dokonał przewodniczący Kapituły „Błękitnych Skrzydeł", wiceminister komunikacji, gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**, który wygłosił przemówienie (tekst wystąpienia podajemy powyżej).

Na spotkaniu obecni byli również laureaci Nagrody Ministra Komunikacji za postęp techniczny w lotnictwie sportowym. Nagrody — za opracowanie i wdrożenie do użytkowania lotniczych radiostacji naziemnych RS-6103 i RS-6104 — wręczył w imieniu ministra gen. **J. Raczkowski**. Otrzymali je: z Gdańskich Zakładów Elektronicznych UNIMOR — mgr inż. **Edward Marcinkowski**, inż. **Henryk Drzewiecki**, inż. **Roman Kołtuniak**, inż. **Witold Debowski**, inż. **Piotr Patyk**; z Biura ZG Aeroklubu PRL — mgr inż. **Ernest Pujszo**, inż. **Zenon Korsak**, inż. **Ryszard Czwartosz**.

W czasie spotkania w imieniu laureatów głos zabierali: doc. dr inż. **Zdzisław Brodzki** z Warszawy, doc. dr inż. **Marek Michalski** ze Szczecina i mgr inż. **Edward Marcinkowski** z Gdańska Były podziękowania dla władz lotniczych, gratulacje i słowa uznania pod adresem naszego wydawcy i zespołu „Skrzydlatej" z okazji 50-lecia, za które jeszcze raz dziękujemy.

Dziękujemy również Centralnemu Zarządowi Lotnictwa Cywilnego i Dyrekcji PLL LOT — za pomoc w zorganizowaniu tradycyjnego, tym razem jubileuszowego spotkania redakcji z czytelnikami — laureatami „Błękitnych Skrzydeł" i przedstawicielami władz lotniczych, które przy cateringu LOTU upłynęło niezwykle serdecznie, stając się symbolem jedności naszego lotnictwa.

NA ZDJĘCIACH:

1. **Red. J. R. Konieczny (z prawej) wita gorąco pierwszego redaktora „Skrzydlatej" — Jerzego Osińskiego. W głębi — dyr. LOTU — W. Wilanowski (z lewej) i dyr. CZLC — M. Roman.**
2. **Dyplom „Błękitnych Skrzydeł" dla Wydawnictw Komunikacji i Łączności odbiera z rąk wiceministra J. Raczkowskiego (z lewej) ich dyrektor — redaktor naczelny mgr Czesław Kulesza.**
3. **Dyplom i gratulacje dla szybowniczki — Bożeny Demczenko (z lewej).**
4. **Powitanie gości: od lewej — red. J. R. Konieczny, wiceminister J. Raczkowski, red. W. Szawarska, wicedyrektor CZLC A. Misiorek, dyr. — red. nacz. WKiŁ Cz. Kulesza, prezes Aeroklubu PRL — gen. J. Sobieraj, red. H. Żwirko, dyr. ze Zjednoczenia PZL — J. Małkiński.**
5. **Laureaci — od lewej: doc. dr inż. M. Michalski, red. T. Sznuk i red. T. Stępień.**

6. 7. 8. Laureaci i goście w warszawskim Domu Dziennikarza.

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

Z LOTU PO KRAJU

DOBRE LOKATY POLSKICH SZYBOWNIKÓW NA WĘGRZECH

W dniach 13–29 czerwca br. zostały przeprowadzone w Per (Węgry) Międzynarodowe Zawody Szybowcowe Państw Socjalistycznych. Dobre wyniki uzyskali startujący w tych zawodach szybownicy polscy.

W klasie otwartej (startowało 16 zawodników) pierwsze miejsce zajął **Henryk Muszczyński (Polska)** – 4688 pkt, drugie **Julian Ziobro** (Polska) – 4440 pkt, trzecie **Franciszek Matoušek** (CSRS) – 4345 pkt. W klasie standard (startowało 18 zawodników) zwyciężył **Franciszek Kępka** (Polska) – 3857 pkt, przed **Jaroslavem Vavrą** (CSRS) – 3795 pkt. Trzecie miejsce zajął **Gyorgy Petroczy** (Węgry) – 3744 pkt. Drugi zawodnik polski w tej klasie – **Stanisław Witek** uplasował się na 8 pozycji.

W kategorii kobiet (startowało 16 zawodniczek) najlepsze były zawodniczki czechosłowackie, **Jindra Paluškova** – 4015 pkt i **Maria Kyzivatova** – 3804 pkt. Trzecia była Węgierka **Maria Bolla** – 3727 pkt. **Maksymiliana Paszycowa,** która po 3 konkurencji zajmowała w klasyfikacji łącznej 2 miejsce, ze stratą jednego tylko punktu do prowadzącej Paluškowej, w końcowych wynikach zawodów zajęła szóste miejsce – 3609 pkt. Druga Polka – **Hanna Badurowa** – zdobyła 3428 pkt plasując się na 9 pozycji.

W wyniku rozegrania pięciu konkurencji we wszystkich klasach, uzyskane przez poszczególne reprezentacje sumy punktów dały następującą klasyfikację zespołową: 1. Czechosłowacja, 2. Polska, 3. Węgry. Obszerniejsze relacje z zawodów zamieścimy po otrzymaniu materiałów. (333)

WIZYTY MIROSŁAWA HERMASZEWSKIEGO

W czerwcu pierwszy polski kosmonauta, ppłk dypl. pil. **Mirosław Hermaszewski,** odwiedził Muzeum Hymnu Narodowego w Będominie. Do jego zbiorów przekazał pocztówkę dźwiękową z nagraniem „Mazurka Dąbrowskiego", którą miał ze sobą podczas lotu kosmicznego. Jest ona oznaczona pieczątką poczty kosmicznej i autografem kosmonauty.

M. Hermaszewski przebywał także w Elblągu, gdzie spotkał się z sekretariatem KW PZPR. Na ręce I sekretarza KW **Antoniego Połowniaka** przekazał herb Elbląga, który odbył wraz z nim podróż kosmiczną.

FILIA AEROKLUBU BIAŁOSTOCKIEGO W SUWAŁKACH

6 czerwca powołana została Filia Aeroklubu Białostockiego w Suwałkach. Prowadzi ona działalność na lądowisku Papiernia w sekcjach szybowcowej, spadochronowej i modelarskiej, a w przyszłości także – samolotowej. Już w lipcu br. filia organizuje obozy szybowcowe i spadochronowe dla młodzieży z województwa suwalskiego.

W SKRÓCIE

● **Z udziałem** 15 pilotów rozegrano w Aeroklubie Szczecińskim zawody w akrobacji samolotowej o puchar ufundowany przez prezydenta miasta; wyniki w następnym numerze.

● **W Aeroklubie Łódzkim** przeprowadzono w czerwcu XXIV Spadochronowe Mistrzostwa Polski; wyniki i relacja w następnych numerach.

WYDAWNICTWA

MEDARD KONIECZNY – **JAKI STARTUJĄ O ŚWICIE.** Wydawnictwo MON – 1980. Wspomnienia. Str. 400, cena 50 zł.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- LOTNICZA MŁODZIEŻ
- SILNIKI LOTNICZE FRANKLINA
- LOTNICTWO SZKOŁĄ ŻYCIA
- PIERWSZE POLSKIE 1000 KM
- AENEM DO KARACZI

NASZA OKŁADKA

Z okazji 50-lecia „Skrzydlatej Polski" przedstawiamy Czytelnikom reprodukcje okładek SP – pierwszej z lipca 1930, pierwszej po odrodzeniu z maja–czerwca 1945 i jedną z ostatnich.

50 LAT

CIĄG DALSZY ZE STR. 1

Miesięcznik „Skrzydlata Polska" był w dwudziestoleciu międzywojennym najpoważniejszym i popularnym pismem lotniczym w Polsce, a sposobem redagowania i szatą zewnętrzną nie odbiegał od innych pism tego typu za granicą.

W okresie II wojny światowej nastąpiła przerwa w ukazywaniu się czasopisma.

Myśl wydawania ponownie czasopisma lotniczego odżyła w 1945 r., po wyzwoleniu Warszawy, w Głównym Zarządzie Polityczno-Wychowawczym Wojska Polskiego, a jej promotorem był szef tegoż Zarządu pułkownik Wiktor Grosz. W nawiązaniu do przedwojennych tradycji, nowemu czasopismu nadano nazwę: „Skrzydlata Polska". Tytuł był stary, ale czasopismo nowe, jak nowe, odmienne były warunki społeczno-polityczne wyzwolonego kraju, w których przyszło czasopismu działać. Do organizowania redakcji przystąpiono z chwilą rozkazu dowódcy Wojsk Lotniczych, jaki wydany został w dniu 30 marca 1945 r.; nadawał on redakcji charakter lotniczej jednostki wojskowej. Nazajutrz, tj. 31 marca, mianowano sekretarza odpowiedzialnego redakcji w osobie kpt. Henryka Bochenka, który faktycznie pełnił od tej chwili obowiązki szefa redakcji. Miał on swoją główną kwaterę w Łodzi przy ul. Bandurskiego 12 (obecnie A. Mickiewicza), gdzie też mieściła się początkowo redakcja. Nieco później lokalem redakcji stała się kwatera ppor. Jakuba Ksawerego Czerwońskiego, który jako drugi z kolei przydzielony został do nowo organizującej się redakcji w charakterze korespondenta. Mieszkanie jego mieściło się we Włochach pod Warszawą, w prywatnym mieszkaniu Pniewskich przy ul. Słowackiego 16. Następnie do redakcji przydzieleni zostali: ppor. Antoni Mańkowski, przedwojenny pilot szybowcowy i jego żona Anna, zmobilizowana jako oficer bez stopnia.

Ten czteroosobowy zespół przygotował i wydał pierwszy numer „Skrzydlatej Polski", który na razie jako dwumiesięcznik z datą: maj—czerwiec 1945 ukazał się na przełomie maja—czerwca w formacie 21,5 x 30 cm i objętości 24 strony + 4 strony okładki; cena egz. 5 zł. Numer ten odbito w łódzkiej drukarni GZPW WP w Łodzi (przy ul. Piotrkowskiej 104a) w liczbie 5000 egz. Następny ukazał się dopiero w połowie sierpnia, jako 2—3 na lipiec—sierpień, w powiększonej objętości 32 stron + 4 okładki i cenie 10 zł.

Praca redakcji zaczynała się powoli stabilizować, a ukoronowaniem tego było ukazanie się we wrześniu numeru 4, od którego to czasu pismo stało się faktycznie miesięcznikiem, ukazującym się już dość regularnie (w objętości 24 stron + 4 str. okładki, w nakładzie 5 000 egz. i cenie 10 zł za egz.). Redakcja starała się sprostać burzliwie rosnącym wymogom odradzania się lotnictwa polskiego w kraju. Pismo trafiało licznie do młodzieży, która — dzięki m. in. „Skrzydlatej" — garnęła się ochoczo do szkół lotniczych.

Wiele trosk i kłopotów towarzyszyło w dniu powszednim młodej jeszcze redakcji, która działała na prawach jednostki wojskowej. Miała ona również aspiracje wydawnictwa lotniczego i dlatego też w czerwcu 1946 r. rozpoczęła wydawanie tygodnika dla młodzieży pn. „Skrzydła i Motor". Obydwa pisma redagował jeden zespół, który czynnie uczestniczył także w życiu społecznym lotnictwa cywilnego, dorabiając się w latach 1947—48 nawet własnego samolotu (SiMolotek), który służył przez rok dziennikarskiej reporterce.

„Skrzydlata Polska", jako miesięcznik fachowo-lotniczy wzorowany trochę na swej przedwojennej poprzedniczce, zawierał głównie treści szkoleniowe i był adresowany do pracowników lotnictwa cywilnego, przede wszystkim sportowego. Tygodnik „Skrzydła i Motor" (popularnie zwany w skrócie SiMem) wypracował sobie nowy model pisma popularno-lotniczego, którego wychowawcza i agitacyjna rola zyskała mu duże uznanie, przede wszystkim wśród młodzieży interesującej się lotnictwem i pragnącej czynnego nawiązania z nim kontaktu. „Skrzydlata" ukazywała się w nakładzie 6—7 tys. egz., a SiM — miał stały nakład około 10 tysięcy. W latach 1947—1952 obydwa pisma ukazywały się pod patronatem Ligi Lotniczej w Wydawnictwie MON „Prasa Wojskowa". W marcu 1952 r. przejęły je Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, które „Skrzydlatą" wydają do chwili obecnej. Dziennikarze wojskowi zmienili mundury lotnicze na ubrania cywilne, a redakcja przeszła na tory cywilnej działalności w organizacji paramilitarnej, jaką stał się ARP, a następnie Aeroklub PRL. Zmiany organizacyjne w lotnictwie sportowym spowodowały też, że miesięcznik „Skrzydlata Polska" połączył się w kwietniu 1953 r. z tygodnikiem „Skrzydła i Motor" i od maja tego roku, już ponad 27 lat, „Skrzydlata Polska" wychodzi jako tygodnik.

Ogółem w latach 1946—53 ukazało się 381 numerów tyg. „Skrzydła i Motor" w 365 zeszytach formatu 21,5 x 30,5 cm. w objętości od 8 do 16 stron; druk — typografia, od października 1952 r. dwubarwna rotograwiura.

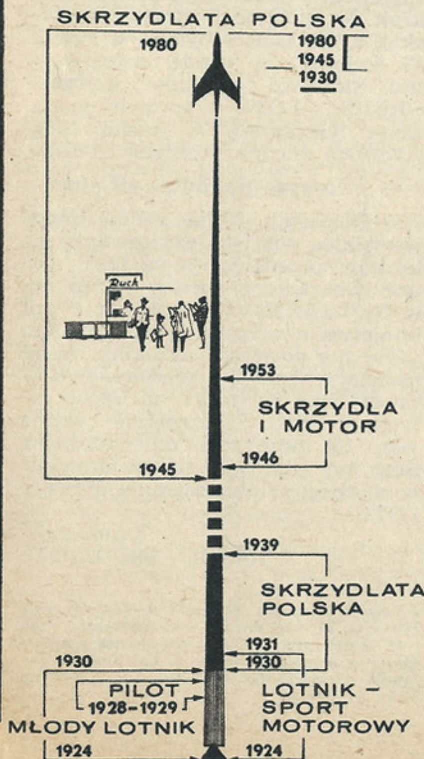
Z biegiem lat „Skrzydlata" modyfikowała swój profil, stając się pismem ogólnolotniczym. Drukowana barwnie na rotograwiurze, powiększyła format, zwiększyła nakład i od początku lat 60 przekształciła się zdecydowanie w magazyn lotniczy, podejmując również tematykę kosmonautyczną.

Pod naczelną redakcją: **Jerzego Osińskiego (1930—39), Tadeusza Bochenka (III—VII.1945), Mieczysława Szczudłowskiego (VII—X.1945), Janusza Przymanowskiego (X.1945—V.1949), Alfreda Windholza (VI.1949—III.1952), Bernarda Grabowskiego (IV—VII.1952) i Jerzego R. Koniecznego (VIII.1952—VII.1980)**, w minionym 50-leciu „Skrzydlatej Polski" wydano 1622 numery, w tym, 205 jako miesięcznika (110 w 1930—39 i 95 w 1945—53). Twórczy współudział w ich redagowaniu na przestrzeni lat mają dawni i obecni pracownicy redakcji: **Andrzej Całus, Jakub K. Czerwoński, Paweł Elsztein (1945—80), Kazimierz Goździewski, Wiesław Górnicki, Władysław Horbaczewski, Hanna Jankowska, Jolanta Kalita (1976—80), Janusz Kędzierski, Stanisław Kopf (1954—74), Edmund Kraśniewski, Henryk Kucharski (1962—80), Tadeusz Malinowski (1954—80), Antoni Mańkowski, Jan Mucharski, Józef Olejarka, Jerzy Pomianowski (1959—74), Andrzej Rayzacher, Tadeusz Rejniak, Jerzy Rzewnicki, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, Wanda Szawarska (1946—80), Rudolf Urich, Stanisław Wilczyński, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski 1950—80), Jerzy Zarębski (1947—80).**

Autorów, współpracowników miała „Skrzydlata" w 50-leciu takie mnóstwo, że nie sposób byłoby wszystkich tu wymienić. Znajdowali się wśród nich: młodzi korespondenci z kół lotniczych, lotnicy sportowi, wybitni piloci, działacze lotnictwa, pracownicy techniczni naukowych instytutów lotniczych i przemysłu lotniczego, lotnicy wojskowi, modelarze, pisarze, literaci i publicyści, fotograficy, graficy i artyści plastycy oraz czołowe osobistości i władze naszego lotnictwa cywilnego i wojskowego. „Skrzydlata" cieszyła się zawsze życzliwością, poparciem i współpracą ze strony Ministerstwa Komunikacji, Dowództw Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK, ARP i Aeroklubu PRL, PLL LOT, Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego PZL oraz szeregu innych instytucji i organizacji lotniczych.

W powojennym 35-leciu redakcja zmieniała wielokrotnie swe siedziby. Ponad 1 500 numerów zredagowanych zostało w następujących lokalach: Numery 1—4 1945 r. we Włochach przy ul. Słowackiego 16 m 3. Od października 1945 r. redakcja mieściła się na Forcie Mokotowskim, przy ul. Maratońskiej 4. W kwietniu 1947 r. przeprowadziła się na Krakowskie Przedmieście 11/4, a w styczniu 1949 r. obok na ul. Królewską 2. Od lutego 1951 r. siedziba redakcji znajdowała się przy ul. Ogrodowej 65 w gmachu Zarządu Głównego Ligi Lotniczej. W marcu 1954 r. „Skrzydlata" przeniesiona została do warszawskiego Arsenału na ul. Długą 52. Od czerwca 1956 r. siedzibą redakcji stał się lokal w centrum miasta, przy ul. Brackiej 20a, a w niecały rok później (luty 1957 r.) przeprowadziliśmy się do gmachu naszego wydawcy (Wydawnictw Komunikacji i Łączności) na ul. Kazimierzowską 52. W styczniu 1961 r. zmieniliśmy ponownie lokal, przenosząc się do śródmieścia, gdzie, jak dotychczas, redakcja na ul. Widok 8 mieściła

DOKOŃCZENIE NA STR. 6



LISTY

Czytam „Skrzydlatą Polskę od 26 lat. Pamiętam prawie wszystkie zmiany szaty graficznej i różnorodność artykułów. Muszę przyznać, że w takim układzie w jakim teraz pismo ukazuje się — jest najlepsze. Nie znaczy to wcale, że nie można i nie należy nic zmieniać. Biorąc jednak pod uwagę rozpiętość wieku i różnorodność zainteresowań czytelników, wydaje mi się, że każdy znajdzie coś dla siebie.

mgr MACIEJ LEWANDOWICZ
Tomaszów Mazowiecki

Jestem stałym czytelnikiem SP od 35 lat i z utęsknieniem czekam na każdy nowy numer. Mam jednak jedno pragnienie, aby okładka naszego czasopisma zmieniła się, gdyż ostatnio niezbyt okazale wygląda, nieco jak nekrolog — czarne obwódki. Przecież lotniczy kolor — to błękit, a i napis „Skrzydlata Polska" także „zastępczy". Przez poprzednie 35, a nawet 50 lat mieliśmy lepsze okładki i napisy. Mam nadzieję, iż te zastępcze walory zakończą się jeszcze przed nadejściem złotej rocznicy naszego jedynego popularnego ogólnolotniczego czasopisma?

OSKAR MARKIEL
Bielsko-Biała

Droga Redakcjo „Skrzydlatej Polski"! Proszę w imieniu własnym i tysięcy zainteresowanych! Dowiedz się u siebie w Warszawie drogą oficjalną czy modele Novo będą w Polsce i kiedy? A jeśli nie, to dlaczego? To samo dotyczy modeli ze Smeru. Czy do Polski będą jeszcze sprowadzane modele firm zachodnich i jakie są na to szanse? Wierzymy, droga Redakcjo, że masz swoje sposoby na zdobycie takich informacji.

Swoją drogą, ileż goryczy może się zebrać w człowieku, kiedy czyta, że w CSRS Svazarm otacza opieką hobbistów, że wydaje się pisemka pomocne w modelowaniu, że Czesi mają spory wybór własnych modeli, a oprócz tego Novo. Ba, podobno w Prago-Impo na Vodickovej w Pradze bywają modele zachodnie.

Redakcjo „Skrzydlatej"! Rozpocznij jakąś akcję. Napisz parę ostrych krytycznych artykułów na temat zaistniałej sytuacji. Czekają na interwencję choćby słowną, tysiące czytelników i hobbistów!

mgr ANDRZEJ CZEŚNIEWICZ
Bytom

Czytam „Skrzydlatą" od 1947 r. U nas w Krakowie, jak i w całej południowej Polsce, dostanie „Skrzydlatej" jest nieosiągalne. W 10 kioskach Ruchu otrzymują 1—2 egzemplarze. Zróbcie coś z tym!? Mam wszystkie roczniki pisma, ale od 2 lat z wielkim trudem udaje mi się kupować bieżące numery, mam więc spore braki w tych rocznikach.,

STANISŁAW RAPACZ
Kraków

Mało publikacji na temat lotnictwa wojskowego. Z obcej prasy można się dowiedzieć o naszych samolotach więcej niż w naszym tygodniku.

STANISŁAW WIECZOREK
Głuszyca Górna

„Skrzydlata" przeznaczona jest dla szerokiego kręgu czytelników, dlatego należałoby w niej częściej niż to jest dotychczas umieszczać artykuły przekrojowe, ujmujące pewne zagadnienia całościowo. Na przykład, takimi artykułami mogłyby być: Samoloty odrzutowe w lotnictwie komunikacyjnym, Śmigłowce, Samoloty akrobacyjne itd. Nie chodzi tu zresztą o sam tytuł. W takim artykule należałoby ująć pewne zagadnienia całościowo. Takie artykuły są bardzo poczytne.

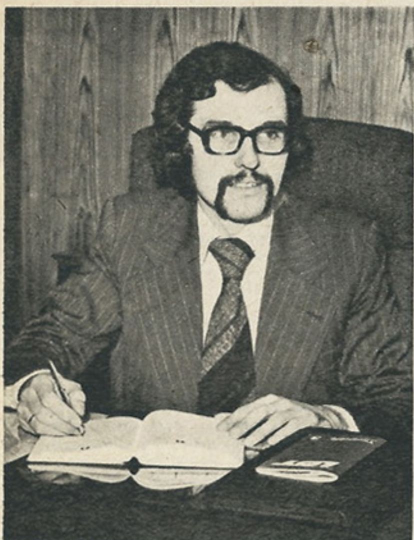
, TADEUSZ STASZCZYK
Warszawa

Z wielką radością przyjąłem zamieszczone w SP plany samolotów M-15, M-18, M-20. Czekam i przypuszczam, że i inni czytelnicy SP też — na następne plany (PZL-106, 110 oraz inne i szybowce polskie).

Proponuję, aby Redakcja zgłosiła postulat do Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku, aby powróciła do dawnego oznaczania swoich śmigłowców. Niech będzie SMX Kania, SMY Sokół itp. gdzie X, Y to kolejne numery konstrukcji.

Wspaniały jest dział „Godło i barwa w lotnictwie polskim"! Dobrze, że zamierzacie zmienić termin i sposób przyznawania „Błękitnych Skrzydeł".

DOK. NA STR. 6



z PIOTREM MROZEM przedstawicielem PLL LOT w Sydney

LOT W SYDNEY

Biuro LOTU znajduje się w samym sercu centrum, w reprezentacyjnym wieżowcu o nazwie King George Tower. Kilka lat temu, gdy LOT otwierał pierwsze placówki off line w Nowym Jorku czy Bombaju, dyskutowano wiele na temat opłacalności prowadzenia biura w kraju, do którego nie lata się bezpośrednio. Dzisiaj, kiedy to Nowy Jork jak i Bombaj są zaznaczone na mapie jako punkty regularnych połączeń lotniczych LOTU, straciło sens podejmowanie tego tematu. Interesujące pozostaje jednak pytanie od czego zaczyna, co robi, jakie napotyka problemy pierwszy przedstawiciel LOTU w kraju, w którym nigdy poprzednio nie było polskich linii lotniczych.

Od tych więc pytań rozpoczęłam rozmowę z przedstawicielem LOTU w Sydney, kierownikiem placówki **Piotrem Mrozem...**

— Zaczęliśmy naszą działalność w czerwcu 1977 r., w części lokalu udostępnionego nam przez polską spółkę handlową Textil-Impex, od poinformowania australijskich i polonijnych biur podróży o naszym istnieniu i ofercie. Kraj jest rozległy, prowadziliśmy więc i prowadzimy ciągle akcję informacyjno-reklamową o szerokim terytorialnie zasięgu. Staraliśmy się dotrzeć przede wszystkim do rozproszonej po całej Australii Polonii, naszego pierwszego klienta i stąd, poza anonsami w prasie i radio, liczne kontakty i spotkania z polonijnymi biurami podróży, udział w imprezach sportowych w Sydney, Melbourne, Adelaidzie, Perth. Proszę spojrzeć na mapę, jakie to są odległości. LOT obecnie ma dwa biura off line (Tokio, Chicago) działające dłużej od nas, ale pomimo tego nie mogliśmy skorzystać z ich doświadczeń, ponieważ obydwa biura mają zupełnie różny od nas rynek. Musieliśmy więc wypracować takie formy działalności, które są korzystne w naszym położeniu. I tak na przykład, biorąc pod uwagę ogromne odległości dzielące miasta australijskie, nie dążymy do otwierania filii biura, a oparliśmy się na współpracy z agentami biur podróży we wszystkich większych ośrodkach.

— Obecnie, we własnym i pięknym biurze, po trzech latach działalności informacyjno - reklamowej nie napotykacie chyba większych problemów również w działalności handlowej?

— To nie jest takie proste, jak mogłoby się laikowi wydawać. Zastaliśmy tu dużą konkurencję, ponieważ ludzie latali do Polski i przyzwyczaili się do korzystania z innych linii lotniczych. Musieliśmy zaczynać od tego, by przełamać barierę nieufności do nie znanej na tym rynku linii; przekonać potencjalnych klientów, że możemy zrobić to samo co inni, za te same pieniądze, a nawet lepiej niż inni. Od chwili uruchomienia regularnych lotów z Warszawy do Bangkoku (wrzesień 1977) oferujemy w Australii jedno z wygodniejszych połączeń z Polską w obie strony. W odwiedziny do kraju udaje się dość dużo ludzi starszych i może szczególnie dla nich istotne jest to, że większą część podróży mogą spędzić na pokładzie samolotu LOTU, już wśród swoich. Wiele z tych osób leci po raz pierwszy w życiu i wtedy oprócz normalnego serwisu podejmujemy się czynności opiekuńczych.

— Czy tylko?

— Zdobyliśmy już zaufanie klienta polonijnego, ale borykamy się z niekorzystnym dla nas układem taryfowym. Prawo do ustalania bezpośrednich taryf mają tylko ci przewoźnicy, którzy latają bezpośrednio do Australii, zrozumiałe więc, że starają się stworzyć system taryf korzystnych dla siebie. Sytuację dodatkowo skomplikował fakt wprowadzenia taryf APEX dla wąskiego grona przewoźników. Prowadzimy negocjacje, w wyniku których zostanie nam udostępniona możliwość korzystania z nowych taryf, bądź uzyskamy prawo stworzenia systemu dającego nam możliwości konkurencyjne (może to być np. taryfa wycieczkowa). Zbliżamy się do rozwiązania tego problemu i wydaje nam się, że jeszcze w tym sezonie uda nam się uzyskać te możliwości. Już w tej chwili mamy zarezerwowane miejsca przez kilkuset pasażerów, a liczba ta stale wzrasta. Uzyskanie nowych taryf to wyeliminowanie zasadniczego czynnika przewagi innych linii.

— Mówimy ciągle o klientach pochodzenia polskiego, a Australijczycy?

— Tradycyjną, od lat mocno zakorzenioną w obyczaju australijskim, jest podróż do Anglii. Polska zaś to ciągle tutaj kraj mało znany. Planujemy więc — jako pierwszy krok — połączenie trasy londyńskiej z krótkimi pobytami w Polsce. W najbliższym czasie oczekiwany jest przyjazd wspólnej delegacji ORBISU i LOTU w sprawie nawiązania współpracy w ruchu turystycznym między Australią i Polską.

— A propos placówek off line?

— Placówki off line pełnią odpowiedzialną rolę reprezentowania interesów przedsiębiorstwa LOT wobec generalnego agenta, jakim np. w Australii jest Qantas, oraz władz lotnictwa cywilnego. Poza tym, tam gdzie nie docierają aktualnie nasze samoloty i załogi, a pracownicy biura off line są jedynymi reprezentantami linii. Szczególnie ważne jest, by pracowali oni wzorowo. Stąd też placówki te znajdują się w centrum zainteresowania dyrekcji LOTU.

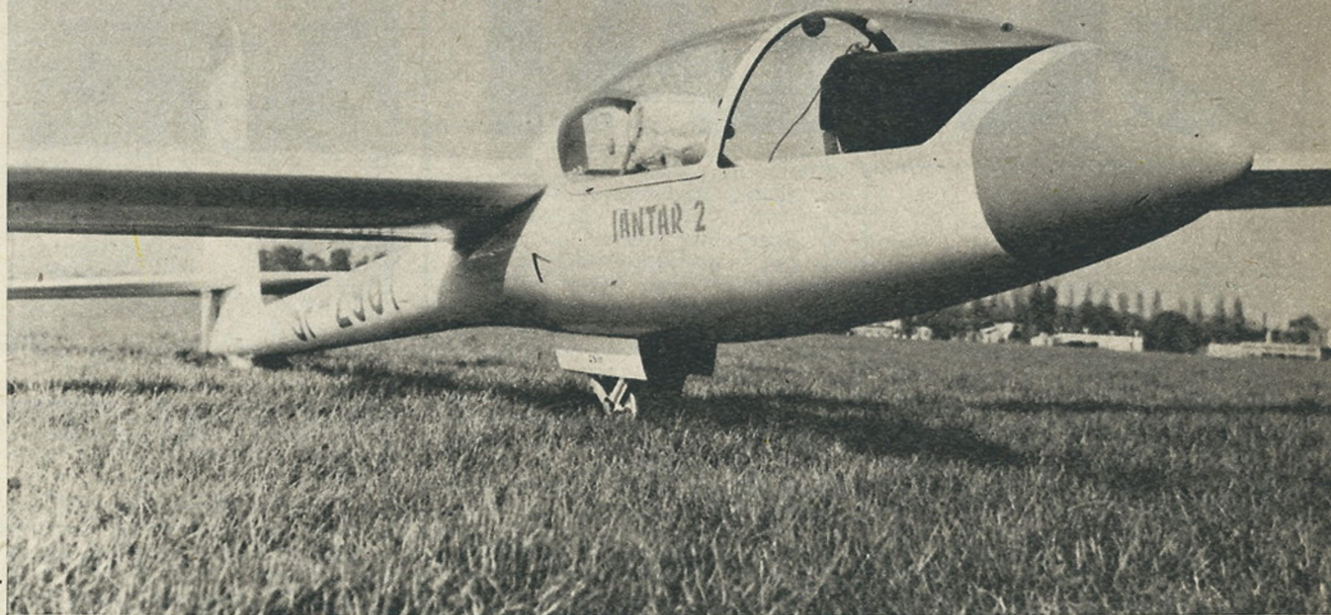
Rozmawiała:
HALSZKA BRODZIŃSKA

Z lewej: Placówka PLL LOT w King George Tower w Sydney została zaprojektowana (jak i 45 innych biur LOTU) przez artystę plastyka Mariana Stępnia. Zdjęcie: J. Czerniak ● Kierownik placówki PLL LOT w Sydney — Piotr Mróz (u góry).

Czołowy nasz pilot, HENRYK MUSZCZYŃSKI z Aeroklubu Leszczyńskiego, opisuje przelot po rekordowym trójkącie 898 km, który wykonał lecąc parą ze STANISŁAWEM KLUKIEM (Aeroklub Stalowowolski).

Red.

Wygodne wylegiwanie się w łóżku nie zawsze ma swoje dobre strony. W dniu 4 maja br. moją czujność uśpił poranny altocumulus, który jednak zdecydowaną krawędzią odsłaniał wspaniały błękit nieba — marzenie szybownika. W pośpiechu jadę więc na lotnisko, a tam... nie tylko, że szybowce wyhangarowane, ale pierwsze już transportowane są na start. Przyznam, że dostałem zadyszki, zanim przygotowałem się do lotu. Jakżeby nie, skoro trzeba umyć powierzchnię 45 m² szybowca, napełnić zbiorniki w skrzydłach 170 litrami wody, okopcić barograf, zainstalować dwa akumulatory zasilające przyrządy i radio, przygotować dwa aparaty fotograficzne, wykreślić trasę lotu itp.



Na Jantarze-2 leciał Henryk Muszczyński po trasie trójkąta 898 km.

Zdjęcie: B. Koszewski

TRÓJKĄT 898 km

Tymczasem na niebie już od dobrej godziny widoczne są pojedyncze Cu z wyraźnymi i wysokimi podstawami. Trener kadry narodowej Józef Dankowski wyznaczył dla czterech Jantarów trasę rekordowego trójkąta długości 898 km Leszno — Stobno k/Szczecina — Miłomłyn k/Ostródy — Leszno. Kiedy koledzy pomagają mi wykreślić trasę na mapie, odmeldowują się już na starcie lotnym Janusz Centka i Staszek Wujczak. Smutne, lecz prawdziwe — mają nade mną dużą przewagę w czasie i większe możliwości wykonania dotychczas nieosiąganych przez polskich szybowników odległości przelotu. Startuję o godz. 10.43 (9.43 czasu słonecznego), a tuż za mną Staszek Kluk. Przez radio podejmujemy decyzję, że polecimy razem parą i odmeldowujemy się na trasę o godz. 11.01, tj. około 30 minut później, niż wyżej wymienieni koledzy. Kierunek zasadniczy pierwszego boku trójkąta — Szczecin. Lecimy pod pierwszy Cu, gdzie jest 2 m/s wznoszenia. Kilka okrążeń i lot do następnego. Podstawa już wysoka, 1400 m, a cumulusy układają się w szlaki z odchyłką około 25° w prawo od trasy. Wartość wznoszeń wzrasta do średnio 3-4 m/s i po około 30 minutach lotu na trawersie Wolsztyna lecimy już po prostej, bez krążenia. Przelatujemy ze szlaku Cu na sąsiedni, lewy, dla utrzymania się możliwie najbliżej trasy lotu. Po przeleceniu około 90 km, w rejonie Międzyrzecza, wzrasta zdecydowanie pokrycie nieba chmurami Cu do około 6/8. Coraz mniej widocznych plam słońca na ziemi. W głośniku radia słyszę głos Staszka:

— Oby tylko nie „zakitowało"!

Wywołuję przez radio Staszka Wujczaka:

— Kilo Tango (KT) do Hotel Majka (HM), podaj jakie zachmurzenie u was z przodu.

Odpowiedź:

— Duże pokrycie, ale daje się lecieć.

Na szczęście wznoszenia nie maleją, a ich obecność ustalamy na podstawie ciemniejszych chmur. Na trawersie Stargardu Szczecińskiego gwałtownie maleje pokrycie nieba do 3/8 Cu, zarazem jednak wchodzimy w rejon słaby termicznie, zaś wartość wznoszeń maleje do 1,5 m/s. Rozpędzeni, nie możmy się z tym pogodzić, w efekcie czego przeżywamy mały kryzys, spadając na niebezpiecznie niską wysokość 500 m ponad teren. Rozpieszczeni wznoszeniami 4-5 m/s, z wyraźnym niezadowoleniem ratujemy się we wznoszeniu zaledwie 1 m/s.

Na pierwszym punkcie zwrotnym robimy zdjęcia fotograficzne o godzinie 13.26. Teraz — na trasę II boku. Jest wyraźnie lepiej. Podstawa chmur 1 800 m, cumulusy ze zdecydowanymi ciemnymi podstawami, duże jak dorodne borowiki w lesie, a na ziemi dużo plam słońca. Tylko tak dalej, a będzie dobrze — pocieszamy się ze Staszkiem. Szybko we wznoszeniu 5 m/s wykręcamy podstawę chmury i „grzejemy" za chwilę po prostej z prędkością 180 km na godzinę.

Lecimy jednak w stosunku do ziemi wolniej, gdyż pod dość silny, ok. 35 km/h, wiatr. Jak jest tak dobrze, to na ogół musi być i trochę gorzej. Po przeleceniu około 150 km drugiego boku trasy, na wysokości Drawska Pomorskiego, niestety znów wzrasta zachmurzenie. Cumulusy stają się bardzo duże, ołowiane i tylko patrzeć jak z nich zacznie padać. Izoterma zero jest na niewielkiej wysokości, około 600 m, wobec czego należy spodziewać się opadu śniegu. Pocieszające jest, że podstawa chmur rośnie do 2 100 m, a wznoszenia są w dalszym ciągu ok. 4 m/s. Lecimy teraz nad malowniczym obszarem Pojezierza Pomorskiego, obfitującego w lasy i jeziora, i żal, że nie mamy czasu na podniebną turystykę.

Tempo, tempo, byle do przodu, walka z czasem, który nieubłaganie przemija. Przewidywania się spełniają i już na trawersie Złocieńca z chmur wiszą długie welony płatków śniegu, utrudniając obserwację i wybór najlepszego wariantu lotu. Plam słońca na ziemi coraz mniej, robi się coraz chłodniej, a wejście w śnieżycę powoduje natychmiastowy odczuwalny spadek temperatury w kabinie szybowca — br... lodówka. Warunki lotu pogarszają się tuż przed Wisłą, po przeleceniu 450 km. Podstawa chmur gwałtownie obniża się do 1 200 m. Dziwiąc się temu nawet nie przeczuwamy, że najgorsze dopiero przed nami.

Przez radio wywołuję kolegów w celu zasięgnięcia opinii o warunkach atmosferycznych na dalszej części trasy. Odpowiada mi jednak milczenie, widocznie koledzy przeszli na inną częstotliwość. Nie ma czasu na wyszukiwanie ich na innych kanałach naszego radia. Śnieżyce coraz obfitsze, lecimy obok siebie, pilnie obserwując się, wszak licho nie śpi i można się „potrącić". Dojście do punktu II w Miłomłynie jest, można powiedzieć, dramatyczne. Podstawa chmur wręcz niewiarygodnie obniża się do 700 m, wznoszenie tylko do 1,5 m/s. Jest to niechybny znak, że wlecieliśmy w zasięg niżu, z centrum na Białorusi. Paradoksalna sytuacja. Wychodząc z podstawy chmury widzimy następną z góry, z welonami śniegu już do samej ziemi. Staszkowi przyrządy pokładowe (wariometr i wysokościomierz) nabierają wody, w rezultacie czego za chwilę leci „ślepy", w związku z czym, co jakiś czas prosi o podanie informacji o wznoszeniach i wysokości lotu.

Punkt zwrotny osiągamy o godz. 16.57, a więc stosunkowo późno, ale... Tak, teraz będziemy lecieć z wiatrem, i jak już orientujemy się w sytuacji pogodowej, do lepszych warunków szybowania. Nad punktem czekam pod chmurą na Staszka, który leci na wysokości 300 m i prosi o wskazanie wznoszenia. Z osiągnięcia punktu jesteśmy wyraźnie zadowoleni, stwierdzając na gorąco w rozmowie przez radio, że gdyby punkt znajdował się jeszcze z 20 km dalej na wschód, to byśmy go już nie osiągnęli. Dalej chmury schodziły już praktycznie do wysokości uniemożliwiającej lot szybowcem. Przed dojściem do punktu uważnie obserwowałem prawą stronę trasy, gdzie winni wracać Janusz Centka i Staszek Wujczak. Niestety, nie widzieliśmy ich, zaś później już w Lesznie dowiadujemy się, że ze względu na wyraźnie pogarszające się warunki atmosferyczne zrezygnowali z osiągnięcia II punktu i zawrócili na lotnisko wyjściowe.

Lecimy znów skrzydło w skrzydło, a nadzieja pcha nas do przodu, zwłaszcza, że z wiatrem i w coraz lepsze warunki pogodowe. Po pokonaniu około 100 km trasy III boku, zaraz po przekroczeniu Wisły, podstawa chmur podnosi się ponownie do 2100 m, ale wznoszenia ze względu na późną porę dnia, nie przekraczają już 2 m/s. Szlaki chmur już się skończyły i z konieczności kręcimy wysokości prawie pod każdym pojedynczym Cu. Teraz już słyszymy w radiu wieżę Leszno, skąd zaczynają płynąć słowa dopingu. Na 225 km przed Lesznem, na trawersie Wąbrzeźna spuszczamy wodę, szybowce stają się lżejsze, będzie łatwiej wykręcać się w słabnących wznoszeniach. Jeszcze ze trzy razy podkręcamy i w blasku zachodzącego słońca idziemy na dolot do lotniska. Wysokość jednak maleje i w efekcie na 35 km przed celem stwierdzamy z żalem, że braknie nam ok. 200 m wysokości. Czyżby wysiłek całego dnia poszedł na marne? A jednak nie — na 25 km przed celem „łapię" bezcenne 0,5 m wznoszenia, na wysokości 480 m ponad terenem. Teraz wisimy cierpliwie, nabierając mozolnie 100 m wysokości, a wiatr przybliża nas do lotniska. Staszek w tym słabym wznoszeniu lepiej nabiera wysokości i jest wyżej około 150 m. Czyżbym miał jeszcze część wody w skrzydłach?

Jest upragniony dolot, który rozpoczynam 5 minut po Staszku. Rekord Polski przypadnie jemu, ponieważ pierwszy wylądował na lotnisku. Ja ląduję na leszczyńskim lotnisku o godzinie 20.33, po 9 godz. 33 min lotu, przy czym prawe skrzydło gwałtownie kładzie się na trawę, powodując zarzucenie „cyrklem" szybowca. Teraz dopiero okazało się, że z prawego skrzydła nie zeszła woda, gdyż zamarzł zawór spustowy. To była przyczyna „przegrania" końcówki lotu. Obaj ze Staszkiem zbieramy jednak od kolegów gratulacje z okazji wykonania najdłuższego przelotu w historii polskiego szybownictwa.

HENRYK MUSZCZYŃSKI

50 LAT

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

się najdłużej — 18 lat. Wreszcie, w kwietniu 1979 otrzymaliśmy lokal przy ul. Nowy Świat 24/2. Do tego bilansu przeprowadzek dodać jeszcze wypada, że na Krakowskim Przedmieściu i w Arsenale przeprowadzaliśmy się z piętra na piętro dwukrotnie, a na Ogrodowej aż trzykrotnie.

Lat przedwojennych sięga działalność wydawnicza „Skrzydlatej". Tuż po wojnie, w 1946 r. redakcja wydała własnym nakładem (3 000 egz.) plan modelu szybowca „Orlątko" oraz zorganizowała w dniach 9—10 czerwca pod protektoratem ARP i przy współudziale Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK i Aeroklubu Warszawskiego I Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających na nowym lotnisku mokotowskim. W 1959 zapoczątkowana została, w ramach Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Biblioteczka Skrzydlatej Polski. Ukazały się wówczas: „Przegląd Samolotów Bombowych" (5 000 egz.) i „Przegląd Samolotów Myśliwskich" (10 000 egz.). W 1960 wyszły dalsze dwie pozycje: „Szybownictwo na świecie" (4 000 egz.) i „Rozpoznawanie samolotów, szybowców i śmigłowców" (8000 egz.). Oprócz tego, w ramach wkładki do pisma, wydaliśmy w latach 1953—1954 „Korespondencyjny Kurs — Wstępnych Wiadomości Lotniczych" I stopnia (23 500 egz.). W 1958, również w ramach wkładki do pisma, wydany został „Korespondencyjny Teoretyczny Kurs Szybowcowy dla Wszystkich" (30 000 egz.). Biblioteczka została ponownie wznowiona w 1978. Dotychczas ukazało się 6 tomików: „Polska w Kosmosie" (30 000 egz.), „Lotniarstwo" (15 000 egz.), „Samoloty, na których walczyli Polacy" (30 000 egz.), „Samoloty myśliwskie w lotnictwie polskim" (20 000 egz.), „Mięśnioloty" (20 000 egz.), „Samoloty PZL 1928—1978" (20 000 egz.). Łączny nakład wszystkich tych wydawnictw z serii Biblioteczki Skrzydlatej Polski wynosi 215 tysięcy egzemplarzy.

Przy współpracy z Aeroklubem PRL m. in. redakcja prowadzi od 1954 r. masową imprezę — Całoroczne Zawody Szybowcowe o Memoriał Ryszarda Bitnera. Z początkiem lat 70 „Skrzydlata Polska" podjęła inicjatywę zapoczątkowania w kraju sportu lotniowego, który został oficjalnie uznany i jest rozwijany w aeroklubach. Duże uznanie społeczności lotniczej zdobyły przyznawane przez redakcję od 1964 r. honorowe wyróżnienia roku — „Błękitne Skrzydła". Dotychczas przyznano 508 wyróżnień, z tego 343 indywidualnie i 165 zespołowo. W gronie laureatów znajdują się wybitni, zasłużeni ludzie lotnictwa polskiego, reprezentanci kilku pokoleń oraz wszystkich dziedzin i specjalności lotniczych, a także osoby spoza środowiska lotniczego, które czynnie angażowały się w swej pracy na rzecz lotnictwa. Wśród laureatów zbiorowych mamy zasłużone zespoły aktywistów, działaczy i specjalistów oraz wiele ośrodków, placówek i instytucji znanych powszechnie ze swych zasług w rozwoju polskich skrzydeł.

Obecny nakład „Skrzydlatej" — 27 000 egz. — absolutnie nie zaspokaja potrzeb czytelniczych, mimo iż czytają ją przeciętnie 2—3 osoby (ok. 70—80 tys. czytelników z jednorazowego nakładu). Te potrzeby czytelnicze w pewnym stopniu poszerza Biblioteczka Skrzydlatej Polski, której dalsze tomiki są w przygotowaniu. Największy jednorazowy nakład osiągało czasopismo przy wydawaniu numerów specjalnych z okazji Święta Lotnictwa — w roku 1959 (nr 35) — 50 000 egz. i w 1960 r. (nr 36) — 45 000 egz.

W 50-leciu przewinęły się przez nasz rynek czytelniczy cztery pokolenia i wkracza nam piąte. Otarła się o „Skrzydlatą", w jakiś sposób prawie cała kadra lotnictwa polskiego. Według rozeznania redakcji, lektura pisma, można by powiedzieć, wskazała drogę na lotniska tysiącom chłopców i dziewcząt, wielu późniejszym znakomitościom. Była „Skrzydlata" przy wszystkich ważniejszych wydarzeniach lotniczych w Polsce, a niekiedy też i za granicą. Towarzyszyła narodzinom nowych konstrukcji i rodzajów lotnictwa.

Mimo zmiennych losów, czasopismo zawsze miało wiernych czytelników, którzy poprzez życzliwą krytykę pomagali redakcji doskonalić pismo. Najżarliwiej czyta „Skrzydlatą" młodzież już od 8—10 lat. Ci, który chcą uprawiać sport lotniczy lub pracować w przyszłości zawodowo w lotnictwie. Bardzo wierną, stałą od lat grupę czytelników stanowią ci, którzy nie latają i latać już nie mogą, a są po prostu sympatykami lotnictwa. Jest ponadto liczna grupa hobbystów techniki, lotnictwa i kosmonautyki. Czytają „Skrzydlatą" sportowcy, pracownicy i działacze lotnictwa, lotnicy wojskowi i cywilni, którzy szukają w „Skrzydlatej" przede wszystkim bieżącej informacji.

Wyrazem uznania dla działalności redakcji, także w skali międzynarodowej, jest przyznanie „Skrzydlatej Polsce" w 1966 r. przez Międzynarodową Federację Lotniczą w Paryżu Dyplomu Honorowego FAI, który redakcja otrzymała jako drugie czasopismo lotnicze na świecie. Zespół „Skrzydlatej" został wyróżniony również Odznakami „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL" i „Za Zasługi dla PLL LOT", medalem „Za Zasługi dla Wojsk OPK", Złotą Odznaką Honorową TPPR, medalem Aeroklubu PRL „50-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego" i innymi.

Obecna „Skrzydlata" jest kontynuatorką tradycji piśmiennictwa lotniczego „Młodego Lotnika" (1924—1930), „Pilota" (1928—29), „Lotnika — Sportu Motorowego" (1924—31), „Skrzydeł i Motoru" (1946—53). Miała ona w swych 50-letnich dziejach, jak to w życiu bywa, małe i wielkie wzloty, akcje udane i nieudane, sukcesy i niepowodzenia. Chociaż wiele zmieniło się w tym czasie w kraju, w lotnictwie, w samym czasopiśmie nie zmieniło się tylko jedno — idea przewodnia „Skrzydlatej Polski": popularyzacja lotnictwa polskiego, wszystkich jego rodzajów, zbliżanie tej problematyki do społeczeństwa, zachęcanie młodzieży do służby w przestworzach polskiego nieba.

Tę służbę dla Polski Skrzydlatej zawdzięcza czasopismo swym Czytelnikom, współtowarzyszom pracy, którzy przez pół wieku, wiernie i skutecznie wspierali redakcję w jej poczynaniach. W dniach złotego jubileuszu redakcja dziękuje serdecznie wszystkim Czytelnikom i Współpracownikom — za pomoc w współredagowaniu czasopisma, którego 50-letnie dzieje — jak sądzimy — zapisały się trwale w historii lotnictwa polskiego.

JERZY R. KONIECZNY



Pierwszy polski kosmonauta, ppłk dypl. pil. Mirosław Hermaszewski, był i jest wiernym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Ona była, jak sam mówił, inspiratorką jego późniejszych wspaniałych osiągnięć.

Szkolno-treningowe odrzutowce TS-11 Iskra w locie ćwiczebnym.

Zdjęcia: L. Zielaskowski (2)



LISTY

DOK. ZE STR. 3

Kilka lat temu wyniki imprez sportowych podawane były w oddzielnej wkładce. Podawano miejsca uzyskane przez wszystkich zawodników oraz typy samolotów i szybowców, na których startowali. Teraz, zapewe z braku miejsca, podawane są jedynie lokaty pierwszych zawodników. Uważam, że powinno podawać się miejsca wszystkich zawodników.

WŁODZIMIERZ BOREK
Gdynia

Czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" jestem od 1960 r. (prenumeruję). Prawie wszystkie roczniki mam w domu oprawione. Zawsze z przyjemnością przyjmuję te i inne ulepszenia tygodnika. Nowa winieta tytułowa i forma graficzna podoba mi się. Uważam, że tygodnik z roku na rok staje się ciekawszy.

W 1960 roku mieszkałem w miasteczku Kołki na Wołyniu. Napisałem wtedy do redakcji list z prośbą o zamieszczenie mego apelu do czytelników „Skrzydlatej", że poszukuję egzemplarzy tygodnika z ubiegłych lat. Otrzymałem z Polski kilkanaście listów, ofert od czytelników. Wśród nich był list od ucznia technikum z Wołowa, Mirosława Hermaszewskiego. Pisaliśmy do siebie przez pewien czas, wysłał mi kilkanaście egzemplarzy SP. Pisał też o swym bracie, lotniku Władysławie, o swych planach, by zostać lotnikiem wojskowym. Potem nasza korespondencja się urwała. Kiedy radio moskiewskie podało na cały świat wiadomość, że Polak Mirosław Hermaszewski jest w Kosmosie, radości mojej nie było granic. Wysłałem mu gratulacje na adres TV Moskwa. Ale w powodzi życzeń mógł nie dostrzec.

Szanowna Redakcjo. Wiem, że Mirosław Hermaszewski ma kontakty z redakcją. Bardzo proszę o przekazanie mu moich serdecznych życzeń i pozdrowień.

JERZY BEZEMSKI
Skobełka – obwód Wołyński – ZSRR

Czy, jak sam tytuł wskazuje: „Skrzydlata Polska", nie moglibyście więcej zamieszczać artykułów dotyczących historii polskich skrzydeł, a szczególnie dwudziestolecia międzywojennego, bo sami przyznacie, że był to okres pionierski, obfitujący w ciekawe zdarzenia, które czas zaciera, a ludzie, którzy to tworzyli, niestety wymierają i po paru latach nikt nie będzie w stanie pewnych faktów odtworzyć. Byłaby szkoda, bo wiele jest białych plam, które jeszcze można uchronić od zapomnienia. Przykład? Proszę bardzo. Jak wyglądał następca Suma, czyli PZL-46, tak zwany Łosoś – dwumiejscowy, 1-silnikowy bombowiec nurkowy? Nie sądzę, by osiągnięć polskiego przemysłu lotniczego musielibyśmy się obecnie wstydzić, bo były to osiągnięcia wielkie na ówczesne czasy. Naszych konstruktorów jak Rudlicki, Zdaniewski, Dąbrowski, Puławski, Prauss czy innych możemy śmiało umieścić w czołówce światowej, bo byli oni pionierami myśli technicznej – lotniczej, nie tylko polskiej ale ogólnoświatowej.

Ubiegła wojna trwała nie tylko w Europie, ale i na Pacyfiku. Dlaczego o tym nie piszecie, nie zamieszczacie żadnych zdjęć?

Mała dygresja: Mimo, że są trudności, nieraz łatwiej kupić kilo kiełbasy niż „Skrzydlatą Polskę". Czemu tak się dzieje?

CZESŁAW GĄSKA
Lublin

Ma 65 lat, obecnie emeryt, zawód ślusarz. Urodziłem się i mieszkam w Koninie. Już jako 12-letni chłopiec interesowałem się modelarstwem i lotniarstwem. W roku 1935 byłem na kursie szybowcowym w Równi za Ustrzykami Dolnymi, gdzie uzyskałem kategorię B pilota szybowcowego nr 186. Legitymacja mi zaginęła w czasie wojny, lecz mam zachowany dokument tymczasowy. Obecnie wiedzę swoją, książki modelarskie, jak i od wielu lat „Skrzydlatą Polskę", którą czytam prawie od początku, przekazuję dzieciom i wnukom, jak i ich kolegom.

ROMAN BIELIŃSKI
Konin

UDANY LOT im. ŻWIRKI

XXI Lot Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki rozegrano w Jeleniej Górze. Impreza, której tradycja sięga 1929 r., w okresie powojennym została więc rozegrana po raz pierwszy w rejonie, zgodnym z jej nazwą. Jak zwykle bywa, tak i tym razem na jej starcie stanęły załogi z całego kraju. Z 28 zgłoszonych, do sportowej rywalizacji na starcie w Aeroklubie Jeleniogórskim stanęło ostatecznie 21 załóg z 15 aeroklubów, na czele z reprezentantami Polski na tegoroczne III Samolotowe Rajdowe Mistrzostwa Świata w Aschaffenburgu (RFN). Dla reprezentantów był to jeden ze sprawdzianów w cyklu przygotowań do imprezy na najwyższym szczeblu. Dla pozostałych pilotów jeleniogórska impreza była pierwszym spotkaniem ze zmodyfikowanym regulaminem rajdowych mistrzostw świata, bowiem taki obowiązywał w tegorocznym Locie im. Franciszka Żwirki.

Impreza, dobrze przygotowana pod względami sportowymi i organizacyjnymi, odbyła się w sprzyjającej lataniu, chociaż bardzo chłodnej pogodzie. Marzli więc wszyscy jej uczestnicy, nie tylko na lotnisku ale także w pomieszczeniach aeroklubowego internatu w Jeżowie Sudeckim, rozgrzewała ich jednak sportowa rywalizacja na trasach, wytyczonych w trudnym nawigacyjnie, ale pięknym terenie podnóża Karkonoszy. Rozegrano bowiem wszystkie z pięciu zaplanowanych konkurencji i to zaledwie w ciągu trzech dni.

Przylot załóg do Jeleniej Góry nastąpił 20 maja. Każdy z samolotów przeglądany był skrupulatnie przez komisję techniczną zawodów. Podkreślić należy, że wszystkie zawodnicze Zliny-42M, Wilgi, Gawrony i Jaki-12 zostały dopuszczone do imprezy. Z satysfakcją odnotować więc należy fakt dobrego przygotowania samolotów przez ich aerokluby macierzyste, z czym do tej pory nie zawsze było najlepiej.

21 maja, po uroczystym otwarciu zawodów z udziałem przedstawicieli miejscowych władz, przeprowadzono najpierw konkurencję A, a po południu — konkurencję B. Obie konkurencje rozegrano według podobnych zasad, chociaż trasy były oczywiście różne. Zadaniem zawodników był lot po trasach nakazanych, składających się z odcinków prostych i łuków, regularny w czasie, na rozpoznanie wyłożonych znaków i identyfikację obiektów na podstawie zdjęć. Konkurencje kończyły próby lądowania precyzyjnego. Konkurencję A poprzedziła próba sporządzenia nawigacyjnego planu lotu.

Następnego dnia ponownie zdołano rozegrać dwie konkurencje — C i D, a 23 maja zakończono sportową część zawodów ostatnią, piątą konkurencją — E. Konkurencja C podobna była do dwóch pierwszych, natomiast dwie ostatnie były swoistym novum dla zawodników spoza kadry narodowej. Każde z tych zadań było jakby dwuczęściowe. Pierwszą część konkurencji, podobną do poprzednich, pilot realizował w zasadzie sam. W tym czasie nawigator rozwiązywał bowiem zadanie, otrzymane w kopercie przed startem samolotu. Dla przykładu, treść zawartości koperty w konkurencji E była następująca:

— Od ostatniej pozycji znanej trasy leć do punktu określonego współrzędnymi 15°19' E i 51°12'20" N.

— Leć z KDG = 213° do punktu przecięcia się z radialem VOR — LBR = 278°.

— Leć do pozycji, w której QDR z VOR — LBR = 180° przecina się z QDM 252,5° z VOR — JZR.

— Wykonaj lot do lotniska Jelenia Góra.

Podany był także czas oblotu zakodowanej części trasy przez poszczególne typy samolotów, ze znaną prędkością podróżną.

Trener samolotowej kadry narodowej rajdowo-nawigacyjnej, pełniący funkcję kierownika sportowego zawodów, **Zdzisław Dudzik** miał sporo obaw czy nowemu zadaniu podołają załogi spoza kadry. W konkurencji D dał więc każdej załodze 5 minut czasu dodatkowego na uporanie się z zadaniem w kopercie. Wszyscy jednak zadanie rozwiązali poprawnie, za co w „nagrodę" w konkurencji E trener pozbawił ich dodatkowego czasu. Też jednak wszyscy dali sobie radę, co dobrze świadczy o zawodnikach. Okazuje się, że niestraszne jest dla nich, nawet w powietrzu, podczas zawodniczej walki, rysowanie trasy oraz rozwiązywanie zadań nawigacyjnych i radionawigacyjnych, że wraz z podnoszeniem poprzeczki piloci potrafią „skakać" wyżej. Można więc powiedzieć, że zasady rozgrywania zawodów ogólnopolskich według regulaminów mistrzostw świata weszły już na dobre do praktyki naszego latania zawodniczego. Próba sporządzenia nawigacyjnego planu lotu, minimalne tolerancje w próbie nawigacyjnej (m.. in. czas — 5 s, wysokość — 50 m), liczne (do 20) w każdej konkurencji znaki i obiekty do zidentyfikowania oraz próby lądowania — precyzyjne, znad przeszkody i bez użycia silnika — są dziś normalną praktyką rajdowo-nawigacyjnego latania na szczeblu ogólnopolskim.

Jeśli chodzi o losy rywalizacji w tegorocznym Locie im. Franciszka Żwirki, to od początku uwidoczniła się zdecydowana przewaga reprezentantów kraju na wspomniane mistrzostwa świata. Nic dziwnego, skoro są to piloci najlepsi z najlepszych.

Późniejsi triumfatorzy imprezy, **K. Lenartowicz** i **M. Wajda,** zaczęli ostro od zwycięstwa w konkurencji A, zdobywając 1239 pkt. na 1260 pkt. możliwych. „Zgubili" tylko 21 pkt. — 1 pkt. w próbie obliczeniowej i 20 pkt. w próbie lądowania. Następne miejsca zajęły załogi: **2. J. Baran — W. Nycz — 1217,33 pkt.; 3. M. Gajewski — Z. Zawadzki — 1207 pkt.** Na wysokim 4 miejscu niespodziewanie uplasowała się młoda załoga z Dęblina, **L. Kowalski — D. Pacek.** Konkurencję B wygrali wicemistrzowie świata z Coventry, **W. Świadek — A. Korzeniowski,** zdobywając **993,33 pkt.** na 1060 możliwych. Druga była załoga **E. Popiołek — A. Bylok — 960 pkt.,** a trzecia — **K. Lenartowicz — M. Wajda — 958 pkt.** Zwycięstwo w konkurencji C, z maksymalną liczbą punktów 1280, wywalczyła załoga **J. Baran — W. Nycz,** przed **K. Lenartowiczem — M. Wajdą — 1278 pkt. i J. Robaczewskim — A. Rożnowskim — 1234,28 pkt.** 4 miejsce zajęli młodzi częstochowianie **W. Skalik — M. Tajchman.** Konkurencja D była znów popisem załogi **K. Lenartowicz — M. Wajda,** która zdobyła **„maksa" — 1080 pkt.** Niewiele ustępowali im: **J. Robaczewski — A. Rożnowski — 1076 pkt. i W. Świadek — A. Korzeniowski — 1075 pkt.** Czwarte miejsce w tej konkurencji zajęła niespodziewanie załoga z Nowego Targu, **M. Zubek — A. Świst.** Ostatnią konkurencję E wygrali ponownie **K. Lenartowicz — M. Wajda — 1250 pkt.** przed **W. Świadkiem — A. Korzeniowskim — 1225 pkt.** i **J. Baranem — W. Nyczem — 1210 pkt.**

Zawody wygrała zdecydowanie znajdująca się już w wysokiej formie reprezentacyjna załoga w składzie pil. **KRZYSZTOF LENARTOWICZ — II pil. MARIAN WAJDA.** Kolejne miejsca zajęli także reprezentanci kraju na mistrzostwa świata: **2. JAN BARAN — WACŁAW NYCZ; 3. WITOLD ŚWIADEK — ANDRZEJ KORZENIOWSKI; 4. EDWARD POPIOŁEK — ANDRZEJ BYLOK.** Na piątej pozycji uplasował się pilot rezerwowy na mistrzostwa świata, **JAN ROBACZEWSKI,** startujący w Jeleniej Górze z młodym **ANDRZEJEM ROŻNOWSKIM.**

Tegoroczny Lot im. Żwirki przypominał więc nieco grę do jednej bramki, jako że reprezentanci nie dali większych szans pozostałym pilotom. O ocenę imprezy poprosiliśmy **Zdzisława Dudzika,** który powiedział nam:

— XXI Lot Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki odbył się zgodnie z założeniami, które zrealizowane zostały w pełni. Pragnę podkreślić pełne bezpieczeństwo latania i dobrą organizację imprezy. Reprezentanci na mistrzostwa świata potwierdzili wysoką formę, szczególnie zaimponowała mi jednak w Jeleniej Górze załoga Krzysztof Lenartowicz — Marian Wajda. Dzielnie walczyły jednak także pozostałe załogi. Najlepsi piloci tej grupy — poza członkami kadry narodowej — do 13 miejsca włącznie (14 miejsce — rezerwowe) wywalczyli sobie prawo startu w tegorocznych mistrzostwach Polski. Dominowała reprezentacja kraju.

Poziom sportowy pozostałych załóg należy uznać za zadowalający, tym bardziej, że zawody rozgrywane były w trudnym nawigacyjnie rejonie lotów. Należy podkreślić zaangażowanie i troskę miejscowych władz partyjnych i administracyjnych oraz kilku zakładów pracy, które wydatnie pomogły organizatorom zawodów.

Ofiarną pracą przy organizacji zawodów wyróżnili się: komisja sędziowska na czele z głównym sędzią ppłk. Józefem Możdżeniem, kierownik lotów Wiesław Dziedzio oraz komisja techniczna zawodów i personel techniczny Aeroklubu Jeleniogórskiego na czele z szefem technicznym inż. Tadeuszem Pińkowskim. XXI Lot Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki był imprezą udaną.

HEK

Zwycięska załoga XXI Lotu im. Żwirki: K. Lenartowicz (poniżej) i M. Wajda (obok).
Zdjęcia: H. Kucharski





XXI LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI IM. FRANCISZKA ŻWIRKI
Jelenia Góra • 20–25 maja 1980 r.

Miejsce	Załoga I pilot II pilot	Aeroklub	Punkty
1.	Krzysztof Lenartowicz Marian Wajda	Kraków	5805
2.	Jan Baran Wacław Nycz	Rzeszów	5672,66
3.	Witold Świadek Andrzej Korzeniowski	Rzeszów Toruń	5567,31
4.	Edward Popiołek Andrzej Bylok	Kraków Bielsko-Biała	5513,60
5.	Jan Robaczewski Andrzej Rożnowski	Toruń	5478,31
6.	Bernard Klimasz Bogdan Rogaliński	Leszno	5452,57
7.	Jerzy Szempliński Ryszard Szpieć	Jelenia Góra	5349,61
8.	Mirosław Gajewski Zenon Zawadzki	Kielce	5270
9.	Włodzimierz Skalik Mariusz Tajchman	Częstochowa	5232,27
10.	Marek Bylinka Tadeusz Hanc	Dęblin	5016,44
11.	Marian Zubek Andrzej Świst	Nowy Targ	4970,16
12.	Mieczysław Przepiórka Marek Szafraniec	Kraków	4964,53
13.	Lech Kowalski Dariusz Pacek	Dęblin	4950,90
14.	Alina Kalicka Marek Pliszka	Opole	4908,27
15.	Antoni Stasiewicz Grzegorz Moskalenko	Dęblin	4853,77
16.	Zbigniew Chrząszcz Grzegorz Skomorowski	Wrocław	4731,47
17.	Jerzy Sabadasz Grzegorz Radomski	Wrocław	4567,42
18.	Jerzy Oślak Antoni Kufel	Bielsko-Biała	4513,37
19.	Tomasz Smólski Roman Dering	Gdańsk	4283,28
20.	Jerzy Wołkowycki Sławomir Brzostowski	Białystok	3353,42
21.	Janusz Świtała Krzysztof Kosioł	Bydgoszcz	2871,37



MISTRZ ŚWIATA w Rzeszowie

Z okazji Dni Klagenfurtu przyjechał do Rzeszowa wielokrotny mistrz świata w akrobacji modeli zdalnie kierowanych Austriak Hanno Prettner. W związku z tym 3 czerwca zorganizowane zostały pokazy modelarskie na lotnisku aeroklubu, a po pokazach mistrz świata spotkał się z modelarzami w sali widowiskowej Miejskiego Ośrodka Kultury.

Hanno Prettner jest z wykształcenia inżynierem elektronikiem, a modelarstwem zainteresował się zupełnie przypadkowo na początku lat 60-tych. Swoją karierę rozpoczął od modeli klasy F1A, w której został mistrzem Austrii. Później wygrywał liczne zawody w innych klasach. Wielokrotnie zwyciężał w zawodach w akrobacji, organizowanych w różnych krajach, m.in. USA. W tej dziedzinie modelarstwa zawody rangi mistrzostw świata dotychczas organizowane były corocznie (aktualnie co dwa lata) i Prettner był ich zwycięzcą kolejno kilka razy. W sumie wygrał w swej karierze około 180 zawodów.

Modele konstruuje sam. Nie są to konstrukcje budowane systemem „prób i błędów", lecz starannie obliczane i opracowywane. Stosuje własne profile aerodynamiczne, które „dmucha" w tunelu będącym własnością jego przyjaciela. W tunelu tym prowadzi również dmuchania całych modeli. Trudno się więc dziwić, że są doskonale opracowane aerodynamicznie. Zaskakująca jest wytrzymałość modeli Prettnera, o czym świadczy współczynnik obciążeń dopuszczalnych wynoszący ok. 30 g! Modele te mogą wykonywać wszelkie ewolucje, o czym można się było przekonać naocznie w czasie pokazów.

Na pokazach wykonano tylko cztery loty. Trzy z nich wykonał austriacki modelarz. Czwarty — był lot modelu zdalnie kierowanego, studentów Politechniki Rzeszowskiej, który po pasjonującej walce z bardzo silnym wiatrem złamał w czasie lądowania śmigło. Wiatr uniemożliwił również loty modeli na uwięzi rzeszowskim modelarzom, jednak nie przeszkodził Hanno Prettnerowi, który modelem Delotel DM-105 (dwa silniki za pomocą przekładni napędzają jedno śmigło) wykonał wiązankę akrobacji. W kolejnym locie publiczność miała okazję obejrzeć model w kształcie płaskiego krążka o średnicy 1300 mm i grubości 50 mm, wykonujący pętle, beczki oraz różne ciekawe manewry.

W ostatnim locie Prettner kręcił akrobację nieograniczoną modelem Minare (jest to nieco zmniejszona Kurrara, którą zdobył mistrzostwo świata). Wykonał m.in. całą rodzinę pętli (zwykłe, odwrócone, diamentowe itp.), beczek (sterowane, akcentowane, powolne itd.), ósemki i figury, których żaden samolot nie jest w stanie wykonać. Wszystko to odbywało się na wysokości od 1 m do 56-60 m. Warto zaznaczyć, że prędkość, z którą latał model, wynosiła ok. 180 km/h.

Spotkanie z Hanno Prettnerem było bardzo przyjemne. Został on ciepło przyjęty przez modelarską społeczność. Szkoda, że przybyło niewiele osób, co spowodowane było brzydką pogodą i małym rozpropagowaniem imprezy. Szkoda również, że tłumacz nie najlepiej orientował się w słownictwie technicznym.

Wydaje się jednak, że Prettner był zadowolony z serdecznego przyjęcia w Polsce, w której był po raz pierwszy i w ogóle pierwszy raz w kraju socjalistycznym. Na zakończenie spotkania wymieniono pamiątki i upominki. Hanno Prettner otrzymał maleńki, srebrny pucharek, a modelarze paczuszkę z modelarskimi drobiazgami. Uczestnicy spotkania otrzymali autografy. Bohater spotkania podpisał również skrzydła kilku modeli młodych modelarzy.

JACEK JANIGA

Hanno Prettner i jego model Delotel DM-105 ● U góry: Austriacki mistrz składa swój autograf na skrzydle modelu.
Zdjęcia autora



RUDÝ LETOV

Najstarsza wytwórnia lotnicza Czechosłowacji, to Letov. Powstała ona w 1918 r. jako ČS Vojenska Továrna na Letadla Praha-Kbely. Zmieniała nazwy i miejsca. Letecky arsenál — Staré vystavišti w Pradze, Hlavni letecké dilny, Letov, aż do dzisiejszego zakładu Rudý Letov w Pradze — Letňanach, upaństwowionego (jak wszystkie wytwórnie lotnicze Czechosłowacji) w 1945 r.

Głównym konstruktorem przedwojennego Letova był inż. Alois Šmolik, twórca pierwszego fabrycznego samolotu czechosłowackiego Šm-1 w 1920 r. Dwumiejscowy dwupłatowiec obserwacyjny z silnikiem 169 kW miał bardzo nowoczesną — jak na owe czasy — konstrukcję sklejkowo-półskorupową. Samolot o bardzo dobrych osiągach (prędkość max. — 155 km/h) uzyskał wiele zamówień.

W okresie od 1918 r. do 1939 r. opracowano w zakładach 165 prototypów i odmian, z których 1/3 weszła do produkcji seryjnej. Niektóre typy samolotów były produkowane w setkach egzemplarzy.

Znane samoloty to: Š-2, Š-3, Š-4, Š-6, Š-16 (pocztowy 1925r.), Š-18, Š-20 (myśliwski 1925r.), Š-31 (myśliwski, metalowy, 1-miejscowy, silnik — 221 kW, 2 k. masz., prędkość max. — 300 km/h, 1929 r.) i Š-231 (metalowy, 1-miejscowy, silnik — 662 kW, 4 k. masz., prędkość max. — 405 km/h, 1934 r.), ostatni myśliwski Š-431 z 1936 r.

Samoloty liniowe: Š-328 z 1934 r. i ostatni Š-528 z 1935 r.

Samoloty szkolne i sportowe: Š-39 i Š-239 (konstrukcja mieszana, 2-miejscowy, silnik — 63 kW, prędkość max. — 170 km/h, 1933 r.) oraz Š-18 z 1925 r. i Š-218 z 1926 r.

Samolot pasażerski: Š-32 z 1932 r.

Samoloty bombowe: Š-6 z 1923 r. Š-16 z 1926 r. oraz Š-33 z 1933 r.

Samolot wielozadaniowy: Š-50 z 1938 r. (ostatnia konstrukcja przedwojenna).

Przy okazji należy sprostować nieraz spotykaną informację o produkcji w Letovie w okresie od zimy 1938 r. do 15 marca 1939 r. (zajęcie Czechosłowacji przez Niemcy hitlerowskie) bombowców dwusilnikowych B-71 z licencji radzieckiej (SB-2). Produkcja była rozpoczęta tylko w zakładach Avia i Aero, chociaż umowa licencyjna przewidywała również Letova.

Pierwsze znane konstrukcje powojenne Letova, to metalowy samolot pasażerski (2+12 osób) L-101 z 1948 r. z 2 silnikami po 342 kW o prędkości max. — 320 km/h oraz treningowy dla skoczków spadochronowych XLA-54 z 1950 r. o oryginalnym układzie.

RUDÝ LETOV — DZIŚ

Nowym okresem w rozwoju wytwórni stało się rozpoczęcie w 1951 r. pełnej produkcji seryjnej, z licencji radzieckiej, odrzutowych samolotów myśliwskich: MiG-15 (S-102), MiG-15 UTI (S-102B), MiG-15 bis (S-103) oraz MiG-19, który udoskonalany w toku wytwarzania miał kilka modyfikacji i okazał się nieoceniony w szkoleniu sił zbrojnych CSRS. Produkowano także m. in. silniki do samolotów MiG-15 oraz większą część osprzętu i uzbrojenia.

W 1960 r. Rudý Letov rozpoczął produkcję licencyjnego samolotu myśliwskiego MiG-21. Doświadczenia uzyskane przy jego wytwarzaniu zostały wykorzystane podczas rozwoju i produkcji pierwszego czechosłowackiego samolotu odrzutowego L-29 Delfin. Ten właśnie samolot szkolno-treningowy stał się jednym z największych sukcesów zakładów Rudý Letov, gdzie powstał, chociaż wytwarzany był w kilku wytwórniach (dla wytwórni finalnej Rudý Letov dostarczał tylko niektóre większe elementy).

Produkcja seryjna rozpoczęta została w 1961 r. Delfin był produkowany w wielu odmianach, w rekordowej liczbie, nie znanej dotąd w świecie dla tej kategorii samolotów. Był też sukcesem eksportowym. Potem wszedł do produkcji jego następca L-39 Albatros.

Program produkcyjny zakładów Rudý Letov obejmuje również symulatory lotu dla samolotów odrzutowych. Są to bardzo złożone urządzenia zawierające m. in. ok. 100 km przewodów, 4000 tranzystorów i tysiące innych elementów. W 1973 r. zakończono produkcję symulatorów dla pilotów Delfina TL-29 (które znane od 1965 r., uzyskały CID — międzynarodowy znak jakości). Rozpoczęto następnie produkcję symulatorów TL-39 dla załóg samolotów L-39 Albatros, znacznie nowocześniejszych i wszechstronniejszych od TL-29. Poza tym produkuje się symulatory foteli wyrzucanych NKTL-29-39.

Dodajmy, że przemysł CSRS specjalizuje się w ramach RWPG m. in. w rozwoju i produkcji kompleksowych systemów do treningu pilotów. Zakłady Rudý Letov mają własny ośrodek szkolenia zawodowego młodzieży, nowoczesny zakładowy ośrodek zdrowia, 2 całoroczne ośrodki wypoczynkowe, stały obóz letni dla dzieci pracowników i inne zbudowane już w CSRS obiekty socjalne.

W muzeum wojska w Pradze znajduje się odrestaurowany samolot myśliwski Letov Š-20 z 1925 r. (zbiór ma być uzupełniony samolotami Š-2 i Š-218). W muzeach praskich są też samoloty odrzutowe od Š-102 do MiG-21. (W)

Typ: Seryjny samolot liniowy Letov Š-328 skonstruowany w 1934 r. Szeroko stosowany w lotnictwie czechosłowackim do 1939 r.

Załoga: 2 osoby. W samoloty Š-328 był w 1937 r. wyposażony m. in. 3 Pułk Lotniczy w Piestanach.

Konstrukcja: Metalowa. Kabiny załogi otwarte. Podwozie stałe dwukołowe lub pływaki w odmianie Š-328 V.

Napęd: Silnik gwiazdowy Gnome-Rhone o mocy (600 KM).

Wymiary: Rozpiętość — 13,71 m, długość — 10,36 m.

Masy: Masa całkowita — 2 900 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 326 km/h, pułap — 9 000 m, zasięg — 950 km.

Uzbrojenie: 4 k. masz. i 200 kg bomb.

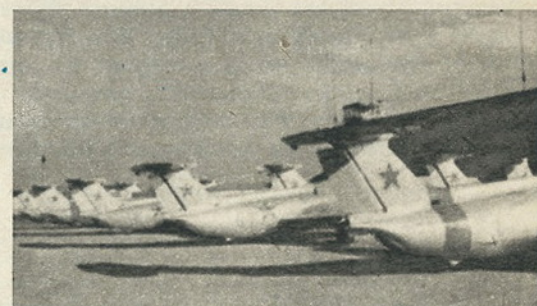
Malowanie: Z góry — kolor ciemnozielony, z dołu oraz pływaki — naturalny kolor aluminium (1937 r.). W latach 1938—1939 powrót do malowania maskującego (kamuflażu) w kolorach: zielonym, jasnobrązowym i ciemnozielonym z dolnymi powierzchniami w naturalnej barwie lakierowanego aluminium. Znaki przynależności państwowej: biało-czerwono-niebieskie. Numery taktyczne — białe. Znaki pułkowe — barwne na tle białego prostokąta na kadłubie.

NA ZDJĘCIACH: 1 – pierwsza wytwórnia w Pradze – Kbely, 2 – samolot obserwacyjny S-1 z 1920 r, 3 – samolot myśliwski S-4 z 1922 r, 4 – samolot bombowy S-6 z 1923 r, 5 – samolot szkolny S-18 z 1925 r, 6 – samolot bombowy S-16 z 1926 r, 7 – odrzutowe samoloty szkolno-treningowe L-29 Delfin przeznaczone na eksport, 8 – fragment współczesnej wytwórni Rudý Letov.

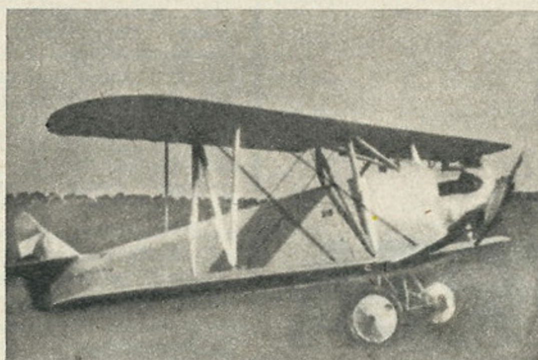


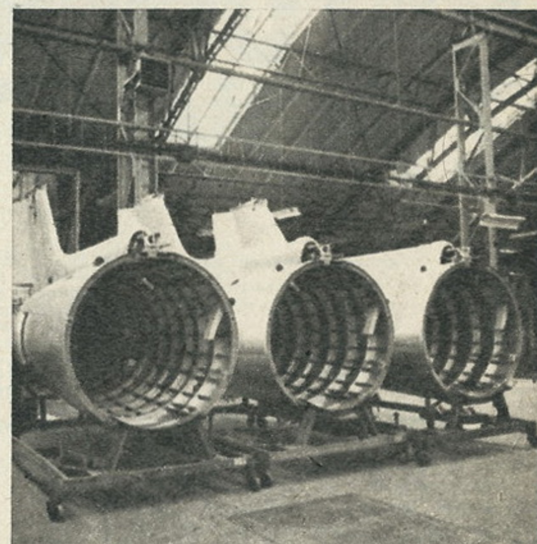
1


4


7


2


5


8


3


6

Wychodząc naprzeciw propozycjom naszych Czytelników, publikujemy poniżej artykuł, który – jak sądzimy – spotka się z zainteresowaniem. Jest on również adresowany do Andrzeja Czerniewicza z Bytomia, Czesława Gąski z Lublina, Wiesława Z. Kruka i Michała Patyka z Warszawy oraz Jacka Wawrzyniaka z Leszna, którzy w naszej SONDZIE-50 prosili o artykuły na temat działań II wojny światowej na Pacyfiku. „Ratunek z powietrza" to jeden z licznych fragmentów tej wojny. Nie dotyczy on co prawda samej walki, niemniej ściśle związany jest z działalnością lotnictwa na Oceanie Spokojnym.

(red.)

RATUNEK Z POWIETRZA

Lockheed **Ventura** porucznika Wilbura Gwinna ze 152 dywizjonu wystartował 2 sierpnia 1945 r. o godzinie 8.15 z lotniska na wyspie Peleliu. Zadaniem dywizjonu było patrolowanie podejść do okupowanych jeszcze przez Japończyków wysp archipelagu Palau, aby zapobiec wzmacnianiu ich garnizonów, zaopatrywaniu w broń, amunicję, żywność. Dodatkowe zadanie stanowiło patrolowanie całego akwenu w poszukiwaniu rozbitków, szczątków samolotów i statków, a także rozpoznanie meteorologiczne.

Lot trwał już trzy godziny. W rejonie położonego najbardziej na północ punktu zwrotnego por. Gwinn dał rozkaz obniżenia lotu do półtora tysiąca metrów. Na dotychczasowej wysokości zaczęła się tworzyć warstwa stratocumulusa, a porucznik zawsze był zdania, że wskazania radaru warto i należy uzupełniać obserwacją wizualną. Postanowił równocześnie wypróbować zamontowany właśnie na jego samolocie nowy rodzaj ciężarkowej anteny. Rozwinęli zwój drutu, ale zawieszony na jego końcu ciężarek urwał się — dokładnie tak samo jak podczas przeprowadzonej poprzednio dnia próby.

— Jeżeli to ma być ten udoskonalony typ, to ja raczej poproszę o ten dawny — cierpko zauważył radiotelegrafista. Smagana pędem powietrza antena tańczyła teraz za samolotem i nie dawała się wciągnąć do środka, grożąc uszkodzeniem sterów, więc radiotelegrafista wezwał do pomocy dowódcę. Por. Gwinn przekazał stery drugiemu pilotowi i przecisnął się na tył Lockheeda. We dwójkę zdołali wreszcie zwinąć antenę i porucznik zamierzał właśnie zasunąć szybkę w stanowisku tylnego strzelca, gdy uwagę jego przykuł widok ciemniejszej smugi na powierzchni wody. Czyżby wykryli wreszcie coś konkretnego, może japoński okręt podwodny?!

Gwinn wrócił na swój fotel i zawrócił. Ze słońcem za plecami miał teraz lepsze możliwości obserwacji. Zainteresował go pewien szczegół. Przypatrzył się: tak, nie ulegało wątpliwości — wśród fal wystawała z tłustej plamy ropy naftowej głowa człowieka. W chwilę później dostrzegł następną, a potem kilkanaście dalszych. Zastanowił się: podczas porannej odprawy nic mu nie wspominano o obecności własnych jednostek w tym rejonie. Czyżby to byli więc Japończycy?

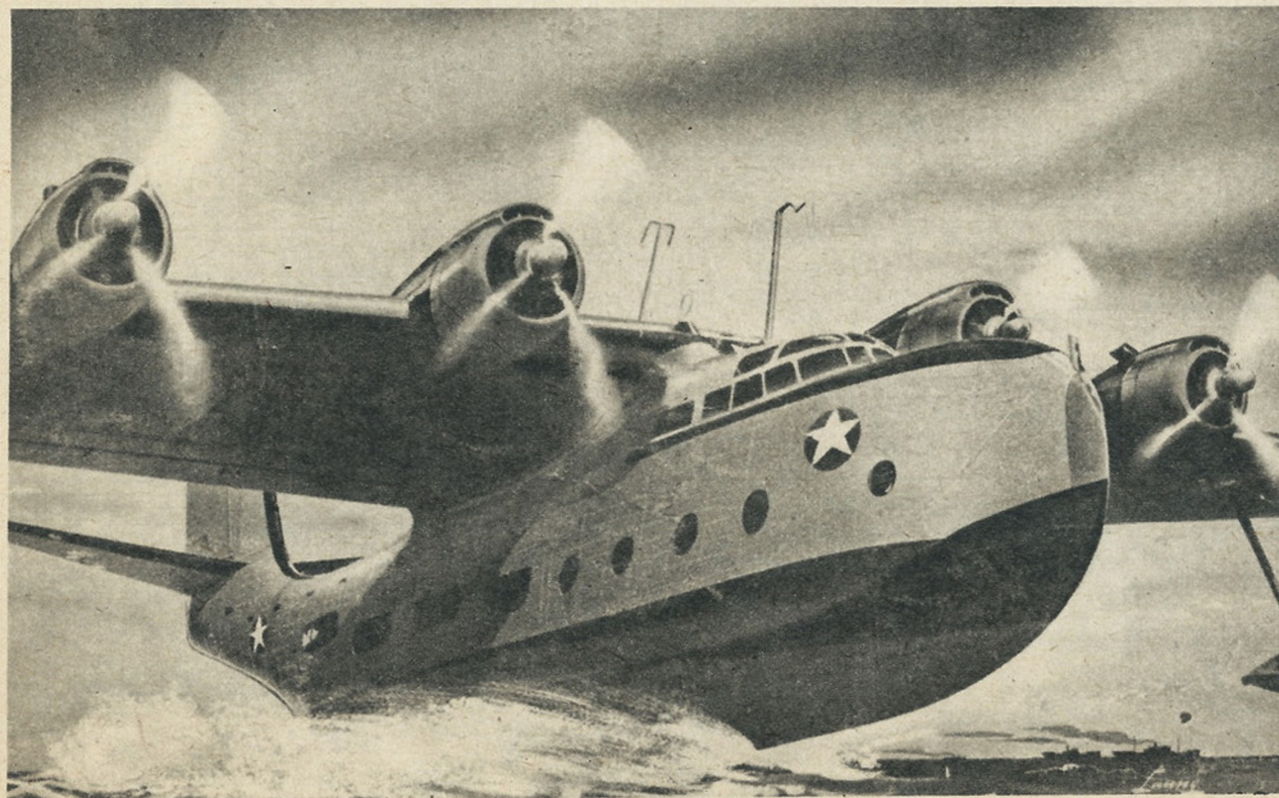
Pomocy należało jednak udzielić każdemu. Porucznik polecił zrzucić z samolotu tratwy i kamizelki ratunkowe oraz boje sygnalizacyjne. Kazał też wypuścić znowu niesforną antenę, obciążając ją zwiniętym kawałkiem grubego, izolowanego kabla — i nadać wiadomość. Może mimo wszystko zostanie odebrana na lądzie. O 11.25 poszedł w eter tekst: „Trzydziestu ludzi w wodzie. Pozycja 11.30 N, 133.30E". Ale wkrótce potem załoga **Ventury** wykryła w pewnej odległości kilkudziesięciu rozbitków i radiotelegrafista musiał nadać następny meldunek. Gdy dostrzeżono jeszcze jedną grupę — około stu kołyszących się na falach maleńkich kropek, stało się jasne, że rozegrała się na morzu jakaś wielka tragedia.

Por. Wilbur Gwinn pierwszy dostrzegł rozbitków z INDIANAPOLIS. Stoi przy samolocie Lockheed VENTURA. Obok: por. Adrian Marks (przy wodnosamolocie), który poświęcił swą CATALINĘ, aby uratować 56 rozbitków z INDIANAPOLIS.





Poniżej – łódź latająca Vought-Sikorsky, uczestnicząca w końcowej operacji ratowniczej i poszukiwaniach rozbitków.



Wojna dobiegała końca. Japońskie samoloty, jednostki floty, a nawet okręty podwodne z rzadka pojawiały się na szerokich obszarach Pacyfiku, toteż dowództwo amerykańskiej marynarki zadecydowało, iż ciężki krążownik **Indianapolis**, wracający na front po naprawie uszkodzeń, popłynie z wyspy Guam na Filipiny bez żadnej eskorty.

Ta nieostrożność dała nieoczekiwaną szansę załodze japońskiego okrętu podwodnego I-58, która wkrótce przed północą 29 lipca dostrzegła sylwetkę dużego okrętu i oddała salwę sześciu torped, z których dwie trafiły celu. Pierwsza eksplodowała na dziobie, druga kilkadziesiąt metrów dalej, tuż przed mostkiem, powodując natychmiastowe sparaliżowanie całego pokładowego systemu energetycznego, oświetleniowego i łączności. Obydwie torpedy wyrwały w lewej burcie **Indianapolis** potężne wyrwy, przez które zaczęły się wlewać do wnętrza tony wody.

Od tego momentu zaczął działać splot niekorzystnych czynników, które doprowadziły do największej katastrofy morskiej w historii marynarki wojennej USA. Na okręcie, którego załoga liczyła normalnie 680 ludzi, znajdowało się ich prawie dwa razy więcej. Takie zagęszczenie stało się powodem rozluźnienia

niektórych przepisów dotyczących bezpieczeństwa okrętu. Tak na przykład, dla zapewnienia niezbędnej na tych równikowych wodach należytej wentylacji, pozostawiono w stanie otwartym większość wodoszczelnych drzwi. Na drugim pokładzie można było swobodnie przejść przez całą długość kadłuba.

Nic więc dziwnego, że okręt nabierał wody z przerażającą szybkością. Jego dziób wkrótce znalazł się pod wodą, szybko pogłębiał się też przechył na lewą burtę. O godzinie 0.14, zaledwie w dwanaście minut po pierwszej detonacji, rufa krążownika wynurzyła się na chwilę, po czym kadłub, jakby zsunął się pod wodę. Wydany na chwilę przedtem rozkaz opuszczenia okrętu dotarł — przekazywany głosem — tylko do nielicznych.

Miejsce zatonięcia znajdowało się mniej więcej w połowie drogi między Guam a Filipinami, w odległości blisko 600 mil morskich od każdego z tych punktów. Najbliższy ląd, archipelag Palau, oddalony był o 250 mil — 450 kilometrów. Dla około 850 ludzi, którzy przeżyli katastrofę, szansa dopłynięcia o własnych siłach do tych wysp była niewielka, spodziewali się jednak, że wkrótce już rozpoczęta zostanie akcja poszukiwań. Miało się to okazać złudną nadzieją.

Część tylko miała na sobie kamizelki ratunkowe, a już zupełnie nieliczni znaleźli schronienie na tratwach, jakie zdołano zrzucić z pokładu — pozostali czepiali się wszelkich utrzymujących się na wodzie przedmiotów. Morze pokryte było grubą warstwą gryzącej ropy naftowej. Rozbitkowie próbowali się trzymać razem, ale wiatr i prądy morskie wkrótce ich rozproszyły. Utrzymywanie kontaktu utrudniały ograniczające widoczność wysokie, oceaniczne fale.

Położenie nieszczęśliwych stawało się stopniowo coraz trudniejsze. Wielu było rannych i poparzonych; ci najprędzej znikli z powierzchni wody. Wkrótce też pękać zaczęły zleżałe, czy skorodowane ropą i rozgrzane przez słońce koła ratunkowe. Wypchane kapokiem kamizelki były bardziej przydatne, ale obliczone one były na 48 godzin, zaś rozbitków czekały znacznie dłuższe zmagania z żywiołem.

Woda była ciepła, ale wrogiem rozbitków okazało się wkrótce nieubłagane, prawie pionowo świecące słońce, oślepiające ich i powodujące oparzenia skóry, jak też wywołujące dotkliwe pragnienie. Ci, którzy nie zdołali mu się oprzeć i zaczęli pić wodę morską, konali w męczarniach. Narastający głód powodował opadanie z sił, rezygnację i apatię. Nie da się ustalić liczby ludzi rozszarpanych przez rekiny. Musiała być ona niemała, gdyż bardzo duży odsetek uratowanych nosił na sobie ślady ukąszeń zarówno tych drapieżników, jak i niemniej krwiożerczych barrakud.

Mijały godziny, mijały dni i noce, a pomocy nie było widać znikąd. Oto z Guam wysłano wprawdzie zawiadomienie o wypłynięciu krążownika, ale w myśl przepisów okręty przestrzegały w czasie rejsów ciszy radiowej, zaś punkty docelowe nie miały obowiązku zgłaszać ewentualnych opóźnień ich przybycia — chodziło o ograniczenie do minimum przekazywania informacji, które mogły ułatwiać nieprzyjacielowi zlokalizowanie jednostek floty. Los Indianapolis pozostawał więc nieznany, tym bardziej że opóźnienia całych nawet zespołów okrętów zdarzały się często, spowodowane akcjami i warunkami bojowymi.

Kilkakrotnie przelatywały podczas tych dni nad rozbitkami samoloty, ale były to przeważnie lecące na znacznych wysokościach superfortece, których załogi nie miały specjalnych powodów, by przyglądać się powierzchni oceanu. Dopiero po 84 godzinach od chwili zatonięcia krążownika szczęśliwy przypadek stał się powodem odkrycia nieszczęśliwych.

☆

Pierwsza depesza z pokładu **Ventury** nie wzbudziła w bazie Peleliu większego wrażenia. Odebrano ją w szczątkowej, zniekształconej formie. Informacje tego rodzaju były zresztą na porządku dziennym. Reakcję wywołało dopiero odebranie drugiego i trzeciego meldunku, jakkolwiek podana liczba ponad 150 rozbitków uważana była za przesadę czy przekłamanie w nadawaniu lub odbiorze. Postanowiono wysłać na zwiad następne samoloty.

Dowódca 152 dywizjonu komandor-podporucznik George Atteberry zasiadł za sterami następnej **Ventury** i o 14.15 zluzował Gwinna, któremu kończyło się już paliwo. Od pół godziny porucznik nie był już zresztą samotny. Dołączyła do niego lecąca z Guam na Leyte łódź latająca **Catalina**, która zrzuciła rozbitkom trzy tratwy i nadała meldunek do swojej bazy.

Po przybyciu na miejsce Atteberry dokonał dokładnego namiaru i wysłał na Peleliu depeszę, podając aktualną pozycję i potwierdzając liczbę 150 rozbitków. Meldunek ten odebrał pilot wysłanej również z Peleliu **Cataliny** z 23 dywizjonu porucznik Adrian Marks i zarządził korektę kursu. Niedługo potem Marks dostrzegł płynący na południe eskortowy niszczyciel. Nawiązano łączność radiową i lotnik przekazał kapitanowi okrętu otrzymane właśnie wiadomości.

Na dobro, dowodzącego **Cecilem Doyle** komandora Grahama Claytona, trzeba zapisać nie tak częstą w wojsku zdolność samodzielnego podejmowania decyzji, bez oczekiwania na impuls czy rozkazy ze strony przełożonych. Na własną odpowiedzialność zmienił kurs jednostki i z maksymalną prędkością skierował ją na miejsce wypadku. Po półtorej godzinie otrzymał na ten temat oficjalny rozkaz. Te 90 minut ocaliło życie niejednemu marynarzowi z **Indianapolis**.

W tym czasie Atteberry zataczał coraz szersze kręgi nad miejscem katastrofy, wykrywając dalszych pływających w wodzie ludzi. Stanął przed trudną decyzją: gdzie zrzucać posiadane na pokładzie tratwy. Wybrał wreszcie miejsce, gdzie jego zdaniem sytuacja rozbitków zdawała się być najtrudniejsza. Gdy o 15.50 nadleciał Marks, komandor dał mu polecenie również skrupulatnej oceny położenia rozbitków.

Rozproszeni oni byli na przestrzeni o długości kilkunastu, a szerokości kilku kilometrów. Niektórzy leżeli na tratwach, lub trzymali się ich, większość jednak zaopatrzona była tylko w namokłe kamizelki ratunkowe, ledwie utrzymujące ich głowy nad powierzchnią. Marks ocenił, że zwarte grupy mają większe szanse przeżycia, natomiast pomocy najbardziej potrzebują pojedynczy, wyczerpani zapewne ludzi i im też zrzucił trzy posiadane tratwy, zasobnik z żywnością i kilka barwiących wodę markerów. Zdawał sobie sprawę, że pomoc ta jest niedostateczna, ale wiedział też, że każdy jej przejaw ma wielkie znaczenie psychologiczne.

O 16.25 porucznik nadał otwartym tekstem meldunek: „W podanej pozycji około 200 rozbitków. Potrzebna wszelkiego rodzaju pomoc jeszcze przed zapadnięciem zmroku. Wielu ludzi bez tratew". W kilka minut później, nie chcąc bezczynnie oczekiwać na rozwój wyraźnie się pogarszającej sytuacji, Marks postanowił wodować i nadał kolejny meldunek: „Próbuję posadzić wodnosamolot na otwartym morzu. W powietrzu pozostaje **Ventura**".

Consolidated **Catalina** był wodnosamolotem o mocnej budowie, nie był jednak przewidziany do wodowań na falach kilkumetrowej wysokości. Wiatr był na szczęście słaby, zaś długa, oceaniczna fala sprzyjała realizacji decyzji pilota. Trzy „kangury", jakie kilkunastotonowy wodnosamolot wykonał, zanim osiadł w wodzie, należały do większych osiągnięć w tej dziedzinie i w paru miejscach wyskoczyły nity, naddarte też zostało poszycie kadłuba.

Załoga natychmiast przystąpiła do zatykania otworów i szpar, ale dwa przedziały łodzi latającej zaczęły się z wolna napełniać wodą i wymagały stałego wypompowywania. Mimo wszystko zachowała ona pływalność. Pod znakiem zapytania stanęła natomiast możliwość startu, gdyż z popękanych zbiorników wyciekać zaczęło paliwo.

Marks nawiązał łączność z Atteberrym i krążąca nad nim **Ventura** wskazywała mu, gdzie znajdują się pojedynczy rozbitkowie; on sam miał widoczność ograniczoną przez zakrywające mu co chwila horyzont fale. Delikatnie manewrując silnikami, Marks podpływał na wskazane miejsce, a drugi pilot, podporucznik Morgan Hensley, do połowy wychylony ze stanowiska w tyle kadłuba, pomagał wyjść z wody rozbitkom.

Już pierwszy z nich podał zdumiewającą wiadomość: „**Indianapolis** zatonął!" Załoga **Cataliny** była zaskoczona i w jakimś sensie bezradna. Samoloty wyposażone były tylko w robocze, nieskomplikowane kody i Marks obawiał się przekazania nimi tej wiadomości, w obawie, że mogłaby być łatwo przechwycona przez Japończyków.

Na szczęście w wyniku wszczętego z Peleliu alarmu, ktoś w sztabie przypomniał sobie o nadanej przed paru dniami z Guam depeszy o wypłynięciu stamtąd ciężkiego krążownika. W skojarzeniu z wyjątkowo dużą liczbą dostrzeżonych rozbitków wniosek nasuwał się sam przez się. Na dalsze poszukiwania wysłano więc wszystkie zdatne do lotu łodzie latające 23 dywizjonu. Było już jednak za późno i przed wieczorem zdążył dolecieć na miejsce tylko jeden samolot.

Pilotujący go por. Richard Alcron podobnie jak jego poprzednicy zrzucił do wody swój ładunek tratew i innego sprzętu ratunkowego, a potem postanowił wodować. Manewr ten udał się, ale zanim porucznik rozpoczął poszukiwania, zapadł zmrok i na pokładzie jego wodnosamolotu znalazł się jeden tylko rozbitek. W ciemności słychać było słabe nawoływania pływających gdzieś w pobliżu ludzi, ale pilot bał się skierować w ich stronę, by nie uderzyć i zabić któregoś z nich. Wiedział zresztą, że niszczyciel **Doyle** jest już niedaleko. Stopniowo nadlatywały też i inne samoloty, zrzucając sprzęt i zaopatrzenie. Alcorn początkowo wskazywał im drogę zapalonymi światłami pozycyjnymi, ale zaprzestał tego, gdy ciężkie przedmioty zaczęły spadać wokół, grożąc uszkodzeniem zarówno samolotu, jak i cennych ładunków.

W tym czasie **Catalina** porucznika Marksa zapełniała się ludźmi. Jej załoga stawiana był co chwilę przed dylematem — kogo spośród wyczerpanych, rozpaczliwie wołających i wyciągających ręce rozbitków brać na pokład. Rozstrzygnięcie padło z reguły na korzyść pływających samotnie, którym w razie konieczności nikt nie mógłby przyjść z pomocą. Pominięci przeklinali, wygrażali pięściami, ale ludzie Marksa konsekwentnie trzymali się raz obranej linii postępowania.

Ich samolot zaczął też wkrótce przypominać jakiś wysunięty punkt opatrunkowy. Każdemu przybywającemu na pokład dawano najpierw kubek wody — najpilniejszą pomoc dla odwodnionych organizmów. Cennym płynem trzeba było gospodarować oszczędnie — mieli na pokładzie tylko 60 litrów pitnej wody. Niebawem zużyta została skromna pokładowa apteczka. Szczupłe wnętrze samolotu, było też wkrótce przepełnione i znajdujących się w lepszej kondycji rozbitków trzeba było odsyłać na skrzydło. Już w ciemności wyciągnięto z wody dwóch skrajnie przemęczonych ludzi, zwiększając w ten sposób liczbę uratowanych do 56!

Około godziny 23.00 radar zbliżającego się **Doyle'a** wykrył pływające na wodzie samoloty i okręt skierował się ku nim. Około północy niszczyciel wysłał w kierunku **Cataliny** łódź, która zaczęła przewozić rozbitków na jego pokład.

Zetknięcia łodzi z kadłubem samolotu nie przebiegały bezkolizyjnie. Podziurawione już poprzednio w paru miejscach poszycie doznało nowych uszkodzeń i wkrótce stało się jasne, że **Catalina** nigdy już nie wzniesie się w powietrze. Porucznik Marks i jego załoga, po wymontowaniu uzbrojenia i najważniejszych części wyposażenia, opuścili ponton pokład samolotu. Z **Doyle'a** wycelowano na samolot szybkostrzelne działka. Ich równomierny łoskot był jakby podzwonnem dla pływającej „wyspy", której zawdzięczały swe ocalenie dziesiątki ludzi.

Od świtu 3 sierpnia trwała bardziej już składna i zorganizowana akcja ratunkowa. Krążące w górze samoloty zrzucały bomby dymne nad miejscami, gdzie ich załogi dostrzegły rozbitków, zaraz też kierował się tam któryś z przybyłych w tym czasie okrętów. Do południa wyłowiono ostatniego spośród 316 tych, którzy przeżyli storpedowanie okrętu i gehennę następnych czterech dni. W wodzie pozostały już tylko — jakże liczne ciała zmarłych. Z 1 196 ludzi na pokładzie **Indianapolis** aż 860 nie dożyło chwili ocalenia. Pozostali zawdzięczają je ratunkowi, który nadszedł z powietrza.

RAJMUND SZUBAŃSKI



Emblemat XVII Szybowcowych Mistrzostw Świata 1981.

PADERBORN NA HORYZONCIE

Za rok o tej porze będziemy już znali mistrzów bezsilnikowego latania, tych trzech najlepszych, którzy z Paderborn wyjadą ze złotymi medalami. Będziemy też znali trzech z medalami srebrnymi i trzech z brązowymi, bo XVII Szybowcowe Mistrzostwa Świata 1981 zostaną rozegrane w klasach: otwartej, standard i 15-metrowej nieograniczonej. Czy wśród utytułowanych medalistów znajdą się znów nasi reprezentanci?

Przygotowania pilotów do odegrania w mistrzostwach roli do jakiej przywykliśmy — są w toku. Wiosenny cykl zgrupowań treningowo-eliminacyjnych zakończył się XXV Szybowcowymi Mistrzostwami Polski. Wyniki tej imprezy, wyczynowa forma pilotów wykazana w treningu przed mistrzostwami oraz ich zawodnicze doświadczenie i dotychczasowe osiągnięcia, dały Komisji Szybowcowej podstawę do przedstawienia Zarządowi Głównemu Aeroklubu PRL następującej czwórki reprezentantów: **Stanisław Kluk, Henryk Muszczyński, Franciszek Kępka** i **Stanisław Witek.** Dwaj pierwsi w klasie otwartej, druga dwójka w standardzie. Ten podział na klasy może ulec ewentualnej modyfikacji, uzależnionej od efektów przygotowań zawodniczego sprzętu, ale o tym na razie za wcześnie jeszcze mówić. Jako odwód reprezentacji na wypadek szczególnych okoliczności Komisja zaproponowała trzech zawodników rezerwowych: **Janusza Centkę, Henryka Poźniaka** i **Henryka Tobołę.** Mają oni wspólnie z reprezentantami uczestniczyć w dalszych treningach i prawdopodobnie dwaj z nich wejdą ostatecznie w skład ekipy na mistrzostwa świata jako piloci rezerwowi — pomocnicy zawodników.

A tymczasem Paderborn na horyzoncie już w bieżącym roku, bo w dniach od 21 lipca do 10 sierpnia 1980 odbędą się tam międzynarodowe zawody z poprzedzającym je okresem treningu, traktowane jako impreza przygotowawcza do mistrzostw świata. I chciaż przyszłoroczne mistrzostwa zostaną przeprowadzone w terminie wcześniejszym: od 16 maja do 7 czerwca 1981, to przecież możność zapoznania się z ich trasami, z warunkami terenowymi ma dla pilotów ogromne znaczenie. Zwłaszcza, że zawody zostaną rozegrane według zatwierdzonego już przez Międzynarodową Komisję Szybowcową FAI regulaminu mistrzostw świata.

Grupa rekonesansowa, którą Aeroklub PRL wysyła na te zawody, jest oczywiście znacznie szczuplejsza od ekipy na mistrzostwa w pełnym, regulaminowym składzie. Obejmuje czterech reprezentantów z niezbędnym personelem pomocniczym i z trzema, a może nawet dwoma tylko szybowcami, na których piloci będą latać na zmianę. Organizatorzy zawodów, wychodząc naprzeciw tego rodzaju oszczędnościom zainteresowanych aeroklubów narodowych, a jednocześnie zabezpieczając się przed nadmiarem szybowców na starcie, dopuścili taki właśnie wariant uczestnictwa. Punktacja wyników w kolejnych konkurencjach zawodów będzie więc przywiązana do szybowców, a nie do nazwisk pilotów wykonujących poszczególne zadania dnia. Reguła ta dotyczy jednak tylko uczestników zagranicznych. Startujący w zawodach szybownicy RFN będą podlegać klasyfikacji imiennej. Warto zauważyć, jak racjonalnie gospodarze imprezy robią użytek z możliwości treningowych na trasach mistrzostw świata dla swoich zawodników. Wiosną przeprowadzili na tym terenie szybowcowe mistrzostwa RFN, a teraz w przygotowawczych zawodach międzynarodowych przeznaczyli dla swoich pilotów 40 miejsc.

Nie mniej starannie, jak udział własnych pilotów przygotowywana jest także strona organizacyjna mistrzostw świata w Paderborn. Z tego co na ten temat już wiadomo można stwierdzić, iż gospodarze przedsięwzięli sporo inicjatyw, żeby impreza pod każdym względem zasłużyła na wielki dzwon. Przede wszystkim pozyskano wysoki patronat, który honorowo zgodził się objąć prezydent Republiki Federalnej Niemiec — Karl Carstens. Podniosło to naturalnie rangę imprezy głównie w kraju organizatora, ale i na międzynarodowym forum nie pozostało bez znaczenia.

Urzędowymi językami mistrzostw będą angielski i niemiecki. W związku z tym organizatorzy bardzo sobie cenią zapowiedzianą pomoc świetnego znawcy przedmiotu Maxa Bishopa, który zdobył powszechne uznanie jako tłumacz poprzednich mistrzostw świata w Chateauroux. W Paderborn obejmie on funkcje głównego tłumacza imprezy w kwestiach oficjalnych. Górna granica liczebności uczestnictwa jest przewidziana na 100 zawodników we wszystkich klasach łącznie, przy zastrzeżonym maksimum czterech reprezentantów jednego kraju, z czego nie więcej jak trzech w jednej klasie. Również maksymalna liczba poszczególnych klas jest ograniczona do 50 pilotów. Gospodarze głowią się, jaką ewentualnie stosować formułę nieodzownych cięć, jeżeli zgłoszenia przekroczą założone limity.

Z innych ciekawostek organizacyjnych można wymienić zastosowanie wypróbowanej w Chateauroux, nowatorskiej metody kontroli startu lotnego, prowadzonej na dwóch oddzielnych liniach startu, przy jednej, wspólnej linii mety. Dla bieżących informacji o przebiegu rozgrywanych konkurencji, jak i dla wszelkich ogólnych informacji organizacyjnych będzie wykorzystana szeroka sieć zainstalowanych na lotnisku monitorów telewizyjnych. W celu zapewnienia jak najswobodniejszej, niezakłóconej łączności radiowej zawodników pomiędzy sobą i zawodników z ich naziemnymi zespołami, każda ekipa narodowa ma mieć przydzieloną indywidualną częstotliwość, przy zastosowaniu tak zwanego podziału ćwiartkowego — co 25 kHz. Czynione są starania, aby również ekipy nie dysponujące radiostacjami o takim przystosowaniu mogły korzystać z własnych częstotliwości.

Wzorem mistrzostw świata w 1974 roku w Waikerie, gdzie australijscy gospodarze postawili do dyspozycji każdej ekipy wozy kempingowe jako lotniskowe bazy oraz reklamowo udostępnione samochody rodzimej produkcji, również na mistrzostwach w Paderborn ma być zastosowane podobne udogodnienie.

Jak z przytoczonych informacji wynika, z mistrzostw na mistrzostwa ustawicznie wzrasta standard przeprowadzania tych imprez. Odbywają się w coraz lepszych warunkach lotniskowego bytowania, przy coraz doskonalszych urządzeniach technicznych i rozwiązaniach organizacyjnych. Na wiele miesięcy z góry dokładnie przy tym wiadomo, co uczestników czeka, z jakimi trudnościami muszą się liczyć, na jakie luksusy mogą mieć nadzieje. Jedno tylko na tych szybowcowych, gigantycznych arenach z coraz wspanialszą scenografią od lat pozostaje nie zmienione i jedno zawsze do końca niewiadome: niezmienny jest zawodniczy wysiłek pilota walczącego o prymat, niewiadomy a priori — efekt jego wysiłku. Można powiedzieć — na szczęście. Bo nie ujmując chwały wszystkim udoskonaleniom, te dwa niezmienne elementy sportowej rywalizacji stanowią przecież o największym pięknie wszelkich zawodów i mistrzostw.

TADEUSZ REJNIAK

HISTORIA

PIERWSZY SAMOLOT DWUSILNIKOWY Z POLSKIM PŁATEM

Był to amerykański samolot bombowy i obserwacyjny dalekiego zasięgu Douglas 0-35/B-7 z lat trzydziestych z polskim płatem, wzorowanym na opatentowanym w Polsce pomyśle inż. Zygmunta Puławskiego (samolot myśliwski PZL P-1 z 1929 r. i następne).

Prototyp X0-35/XB-7 miał kadłub pokryty blachą falistą. Samoloty seryjne 0-35/B-7 otrzymały pokrycie gładkie oraz inne silniki z reduktorami i śmigłami trójłopatowymi.

Pierwszy samolot B-7 ukazał się jesienią 1932 r. Dostawy 12 0-35/B-7 do jednostek nastąpiły w 1933 r. Samoloty były bliźniacze: B — bombowiec, 0 — obserwacyjny (fotozwiadowczy). Pierwszych wyprodukowano 5, drugich — 7. Samoloty 0-35 nie miały zaczepów bombowych.

W 1934 r. samoloty B-7 przewoziły okresowo pocztę lotniczą podczas tzw. wielkiej wojny pocztowej, latając w zachodniej części USA.

Jeden samolot B-7 przeciągnięty w zakręcie na małej wysokości rozbił się w burzy śnieżnej na przygodnym lądowisku grzebiąc pilota.

2 silniki Curtiss V-1570F Conqueror o mocy 478 kW (650 KM) każdy. Podwozie stałe.

Samoloty B-7 zostały zastąpione w jednostkach liniowych przez bombowce Martin B-10.

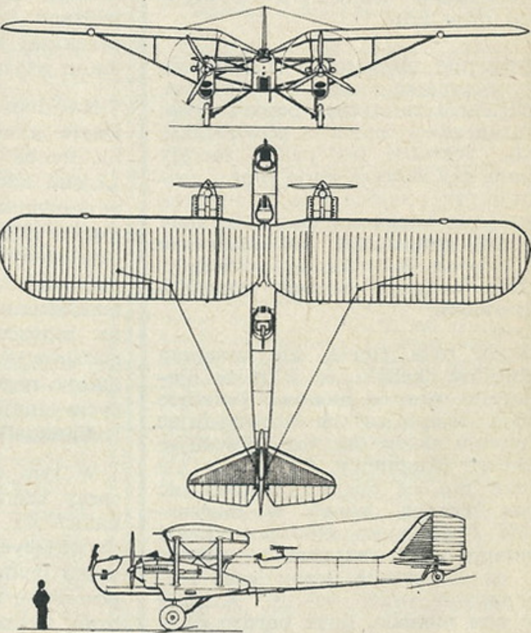
Ostatni samolot B-7 przetrwał do lat 1940—1941.

Jest to co najmniej 12 znany dotąd samolot zagraniczny z polskim płatem Zygmunta Puławskiego, zbudowany w okresie przedwojennym, a pierwszy — dwusilnikowy.

Załoga: 3—4 osoby.

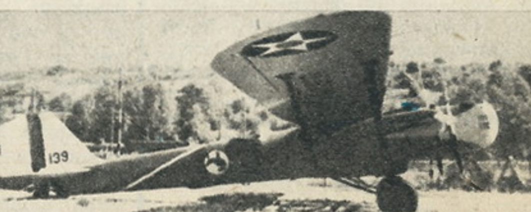
Dane techniczne. Rozpiętość — ok. 19,25 m, długość — ok. 13,5 m, wysokość — ok. 4,4 m.

Malowanie: W samolotach B-7 z 1933 r. zastosowano kamuflaż doświadczalny — duże nieregularne plamy ciemnozielone, brązowe i białe. Samoloty 0-35 miały kadłub i gondole silnikowe — niebieskie, skrzydła i usterzenia — białe. Tak też był pomalowany ostatni B-7 z lat 40. Znaki państwowe: biało-czerwono-niebieskie. Na sterze kierunku — pasy biało-czerwone (0-35).



Douglas 0-35/B-7 w trzech rzutach (wyżej) ● Samolot B-7 w wersji bombowej (niżej) i fotozwiadowczej (u dołu).





MALOWANIE SAMOLOTÓW W POLSKIM LOTNICTWIE CYWILNYM

Konstrukcje PWS

część I

148

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

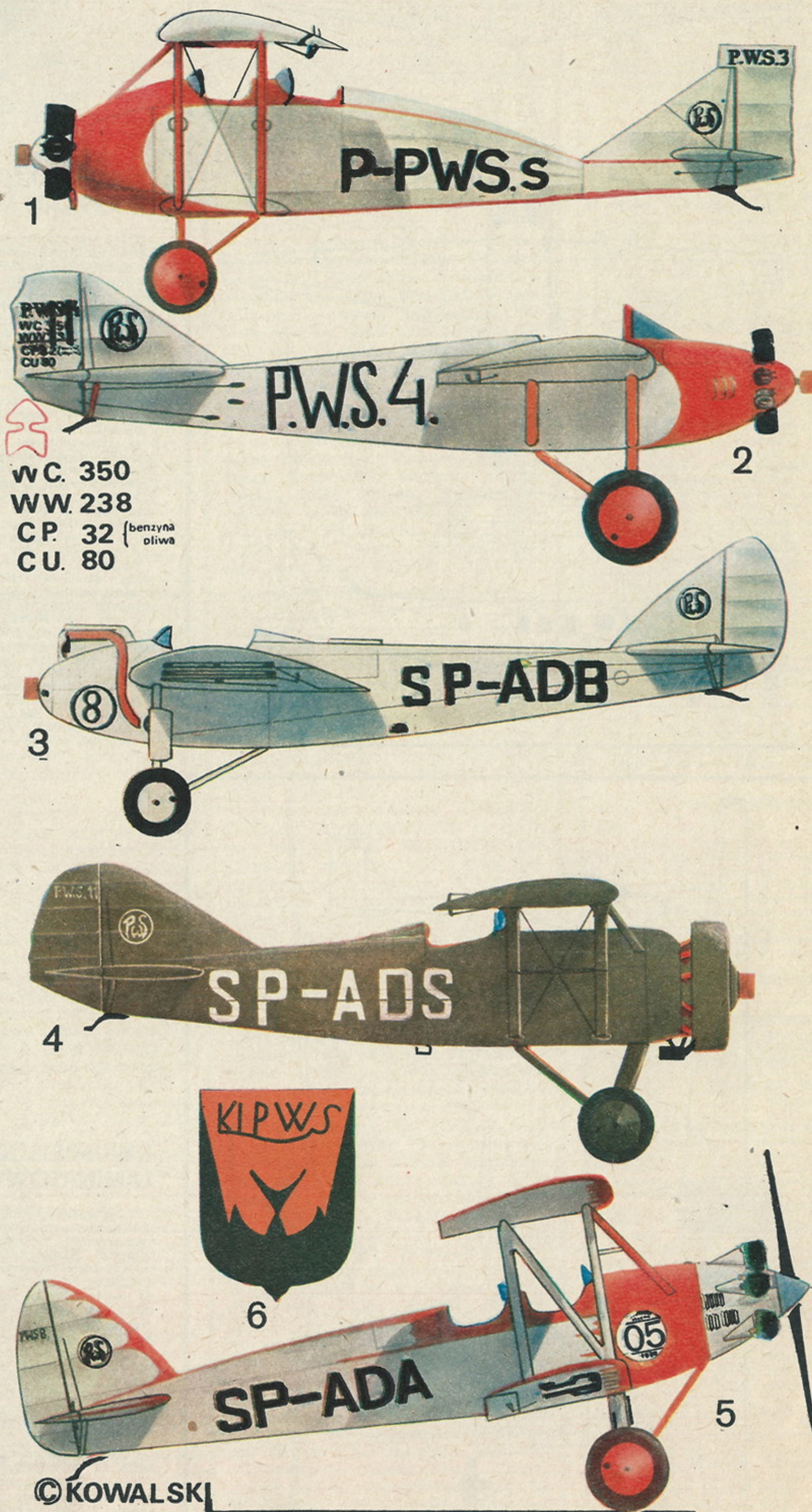
Trzecią wytwórnią, w której produkowano samoloty sportowe, była Podlaska Wytwórnia Samolotów (PWS), założona w 1923 r. Pierwszy samolot sportowy PWS-3 zaprojektowano i zbudowano w 1927 r. PWS-3 konstrukcji inż. Stanisława Cywińskiego pomalowano zestawem dwóch barw, z których zasadniczą była srebrna, natomiast rolę elementów dekoracyjnych tworzyły powierzchnie w kolorze czerwonym. Uzupełnieniem był znak firmowy, opisy masowe oraz znaki rejestracyjne malowane kolorem czarnym. Taki zestaw kolorystyczny stosowano w konstrukcjach PWS, z tym iż zmianie ulegały kształty ozdobnych pól barwy czerwonej.

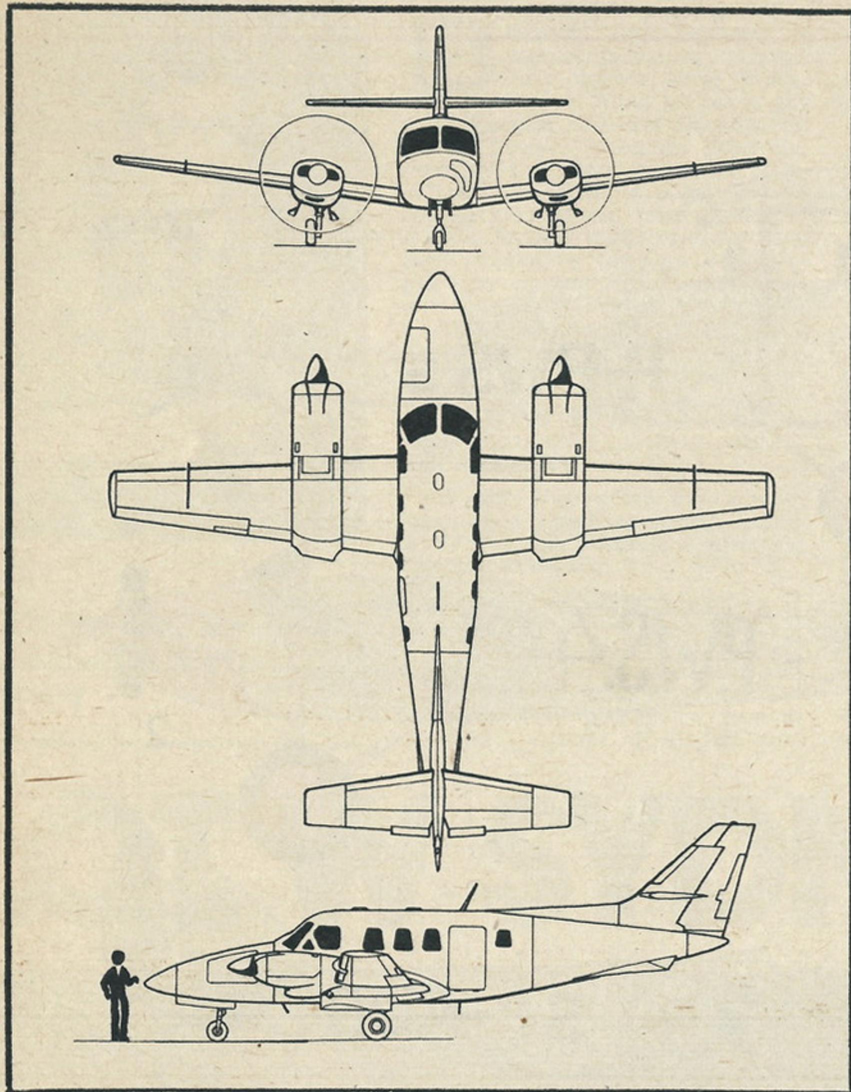
Obok samolotów o malowaniu dwubarwnym PWS produkowały także egzemplarze o malowaniu jednobarwnym. Do najczęściej stosowanych kolorów należały: srebrny i zielonooliwkowy (wojskowy khaki). Na samolotach wykończonych na srebrno — znaki rejestracyjne, znak firmowy oraz opisy masowe malowano kolorem czarnym, natomiast na samolotach malowanych na oliwkowo-zielono kolorem białym. Samoloty zbudowane w Podlaskiej Wytwórni Samolotów uczestniczyły w zawodach krajowych oraz w międzynarodowych (Challenge). W trakcie zawodów na samolotach malowano numery startowe oraz znaczki reklamowe firm produkujących paliwa i smary dla lotnictwa (Stanavo, Shell, Mobiloil).

Oprócz tych oznaczeń, mających charakter czasowy, szereg egzemplarzy samolotów miało malowany znak Klubu Lotniczego PWS na kadłubie lub stateczniku pionowym.

PLANSZA

1. PWS-3 z rejestracją P-PWSS, zmienioną w 1930 r. na SP-ACJ. Na egzemplarzu tym kolor czerwony obejmował dolną i część górnej powierzchni kadłuba.
2. PWS-4 o znacznie zmniejszonych powierzchniach malowanych na czerwono. Zwraca uwagę brak rejestracji cywilnej tego egzemplarza. Numer na sterze kierunku miał samolot podczas II Krajowego Konkursu Avionetek (KKA) w 1928 r.
3. PWS-50, jeden z pierwszych egzemplarzy malowanych kolorem srebrnym. Na planszy przedstawiono jego wygląd z okresu III KKA w 1929 r.
4. PWS-11 bis, egzemplarz z rejestracją cywilną, na którym prezentował akrobację płk. pil. Jerzy Kossowski.
5. PWS-8 SP-ADA z oznakowaniem typowym dla Challenge w 1930 r. W polu górnym nad numerem startowym był napis: Challenge Internationale, natomiast w polu dolnym pod numerem startowym: 1930.
6. Znak Lotniczego klubu PWS malowany na samolotach.







DWUSILNIKOWY SAMOLOT SIEDMIOMIEJSCOWY FUJI FA-300 MODEL 710

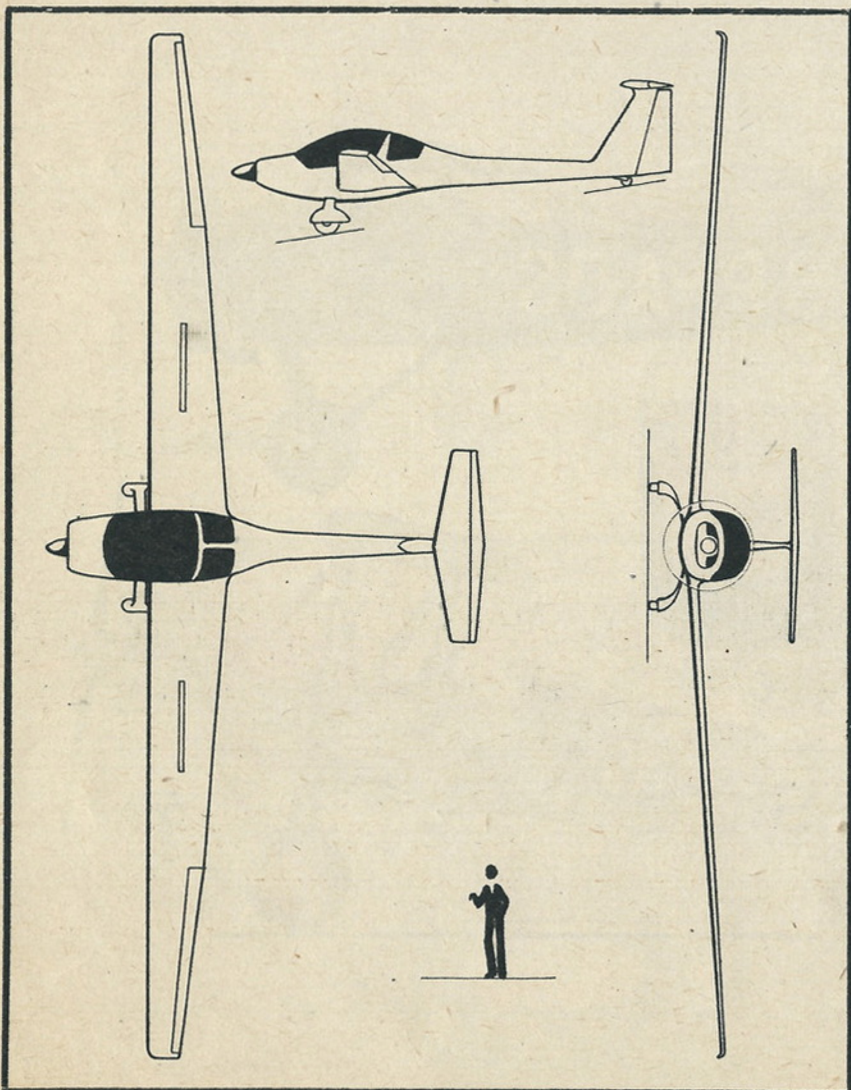
Kilka lat temu japońska wytwórnia Fuji Heavy Industries Ltd. i amerykańska Rockwell International podjęły współpracę przy opracowaniu i produkcji lekkiego samolotu dwusilnikowego FA-300/Commander 700. Współpraca ta została przerwana, ale wytwórnia Fuji prowadzi sama dalsze prace nad rozwojem tego samolotu. Fuji FA-300 Model 710 jest samolotem wyposażonym w mocniejsze silniki niż podstawowa konstrukcja Model 700. Zbudowano cztery prototypy samolotu Model 710. Pierwszy lot miał miejsce w grudniu 1976 r. Samolot uzyskał certyfikat japoński w lutym 1979 r. po przelataniu 580 godzin. Dwa prototypy skierowano do prób w celu uzyskania certyfikatu FAA. Jeden z prototypów przechodził w ub. r. badania podgiętych końcówek skrzydeł (Winglets typu NASA).

FA-300 Model 710 jest całkowicie metalowym dolnopłatem z ciśnieniową kabiną. Płat ma obrys trapezowy. Konstrukcja „fail-safe". Zastosowano profile II 701 u nasady (względna grubość 18%) i II 709 na końcu (względna grubość 12%). Lotki typu Friese, klapy Fowlera. Klapka wyważająca na lewej lotce.

Kadłub półskorupowy typu fail-safe. Pokrycie klejone do wręg i podłużnic. Załoga dwuosobowa, sterownice zdwojone. Wersja standardowa kabiny przewiduje 5 foteli usytuowanych w kierunku lotu. Bagażnik w nosie kadłuba oraz w tylnej części kabiny. Drzwi wejściowe usytuowane w lewej tylnej części kadłuba, wyjście awaryjne z prawej strony. Samolot może być dostarczany z inną konfiguracją wnętrza kabiny (toaleta, bar). Usterzenie klasyczne, pionowe skośne. Obydwie połówki steru wysokości i ster kierunku wyposażone są w klapki wyważające. Podwozie trójpodporowe wciągane hydraulicznie w kierunku do przodu: przednie do kadłuba, główne do gondol silnikowych. Awaryjne wypuszczanie podwozia pod wpływem siły ciężkości. Amortyzatory olejowo-powietrzne, hamulce tarczowe.

Zespołem napędowym są dwa silniki tłokowe z turbosprężarkami Avco Lycoming TIGO-541-D1B, każdy o mocy 335,5 kW, napędzające trójłopatowe przestawialne śmigła o stałej prędkości obrotowej. Zbiorniki stałe po jednym w każdym skrzydle mieszczą łącznie 1 060 dm^3 paliwa. (T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 12,94 m, długość — 12,03 m, wysokość — 4,05 m, pow. płata — 18,6 m^2, wydłużenie — 9,0. **Masy:** masa własna — 2 374 kg, max. masa startowa (i do lądowania) — 3 765 kg. **Osiągi: przy max. masie startowej):** max. prędkość na wys. 5 730 m — 461 km/h, max. prędkość przelotowa na wys. 7 315 m — 452 km/h, ekonomiczna prędkość przelotowa na wys. 4 875 m — 395 km/h, min. prędkość z wypuszczonym podwoziem i klapami — 141 km/h, max. prędkość wznoszenia — 9,6 m/s, pułap praktyczny — 9 480 m, długość startu do wys. 15 m — 654 m, długość lądowania z wys. 15 m — 687 m, max. zasięg z max. zapasem paliwa i rezerwą paliwa na 45 min. lotu — 2 140 km, z max. ładunkiem i rezerwą jak wyżej — 187 km.





DWUMIEJSCOWY MOTOSZYBOWIEC LAMINATOWY H-36

Opisywaliśmy niedawno, przygotowywane intensywnie do produkcji seryjnej laminatowe motoszybowce nowej generacji, które mają przełamać stagnację na tym rynku. Należą do nich konstrukcje Grob G-109, Valentin Taifun oraz H-36 Dimona. Konstruktorem tego ostatniego motoszybowca jest W. Hoffmann, który poprzednio konstruował szybowce w firmie Scheibe-Flugzeugbau. Powstała w Monachium firma W. Hoffmann Flugzeug AG buduje prototyp, który jest obecnie na ukończeniu. Układ konstrukcyjny motoszybowca jest zbliżony do wymienionych wyżej konstrukcji.

H-36 jest laminatowym dolnopłatem z silnikiem Limbach, zabudowanym z przodu kadłuba i usterzeniem w układzie T. Zastosowano składane skrzydła (jak w motoszybowcu Valentin)). Płat ma profil Wortmanna FX 63-137, który ma zapewnić współczynnik siły nośnej w granicach 1,8. Płat wyposażono w lotki i hamulce aerodynamiczne. Łoże silnika jest połączone z kadłubem. Kabina załogi ma miejsca obok siebie. Jednoczęściowa osłona kabiny — wiatrochron otwierana do góry do tyłu. Na usterzeniu zastosowano profile Wortmanna FX 71-L-150/25 oraz FX 71-L-150/40. Połączenia sterów automatyczne, co ułatwia montaż i demontaż usterzeń.

Podwozie klasyczne ze sterowanym kołem ogonowym. Golenie podwozia głównego są sprężyste, koła osłonięte owiewkami i wyposażone w hamulce.

Zespołem napędowym jest silnik Limbach SL 2000 EBI o mocy 59 kW, napędzający dwułopatowe śmigło o średnicy 1,6 m. Spodziewane jest uzyskanie doskonałości rzędu 27. Motoszybowiec ma być dopuszczony do prostej akrobacji. Cena seryjnego motoszybowca wyniesie ok. 50 000 marek RFN. (T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 16,0 m, długość — 6,85 m, wysokość — 1,6 m, pow. płata — 15,2 m^2, wydłużenie — 16,80, **Masy:** masa własna — 400 kg, max. masa startowa — 650 kg. **Osiągi:** max. prędkość — 210 km/h, prędkość przelotowa — 180 km/h, prędkość wznoszenia — 3,5 m/s, przelotowe zużycie paliwa — 13,5 dm^3/h, zasięg — 1 000 km, min. prędkość opadania przy prędkości 80 km/h — 0,9 m/s, doskonałość przy prędkości 105 km/h — 27, prędkość przeciągnięcia — 70 km/h.

AVIATIK B-II Z AUSTRII

W 1915 r. austro-węgierska fabryka lotnicza w Wiedniu — Aviatik produkowała w małej serii (Seria 32) obserwacyjne samoloty 2-miejscowe B-II uzbrojone tylko w 2 bomby 10 kg, a będące odmianą samolotów niemieckich Aviatik B-I z 1914 r. Samolot B-II był wyposażony w silnik chłodzony cieczą Austro-Daimler o mocy 88,3 kW (120 KM zamiast 100 KM) i miał zmienione usterzenia.

Odmiana B-III (Seria 33) otrzymała płaty o większej rozpiętości i 1 k. masz. w kabinie obserwatora. Samolot miał jednak znacznie gorsze właściwości lotne — powrócono więc (w Serii 34) do odmiany B-II, lecz z silnikiem 118 kW (160 KM), większym wzniosem dolnego płata i 1 k. masz. obserwatora. Samolot okazał się bardziej stateczny, szybszy w locie poziomym i wznoszeniu od poprzednich B-III i B-II.

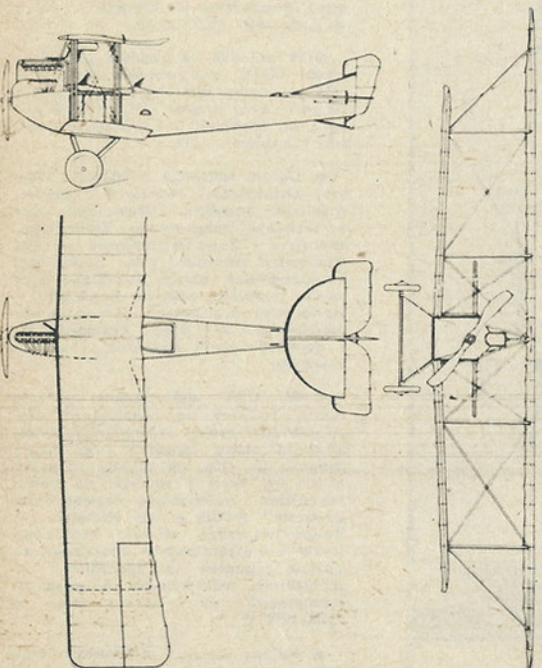
Chociaż samoloty Aviatik nie należały do najlepszych, to jednak austriackie odmiany B-II pełniły służbę na wszystkich frontach — ze względu na wyjątkowo duży zasięg. Na początku 1916 r. samoloty wycofano z pierwszej linii i skierowano do jednostek treningowych.

Konstrukcja mieszana z pokryciem płóciennym.

Uzbrojenie: 1 ruchomy k. masz. obserwatora i 3 bomby po 20 kg (lub 3 członek załogi).

Dane techniczne: Rozpiętość — 14,0 m, długość — 8,0 m, wysokość — 3,2 m. Masa własna — 675 kg, masa całkowita — 870 kg. Prędkość max. — 109 km/h (0 m), pułap operacyjny — 2 500 m, pułap max. — 5 000 m, czas wznoszenia na 3 940 m — 15 min, czas trwania lotu max. — 4 h.

Malowanie: Samolot w kolorze jasnobrązowym, na końcach skrzydeł i kadłubie pasy: czerwono-biało-czerwone. **(W)**





PODPISUJCIE SIĘ

Listy nie podpisane przez nadawcę, anonimowe, otrzymuje każda redakcja. Nie jesteśmy i my wyjątkiem, chociaż nadchodzi ich do nas mało. Jednak — są. Na ogół nie powinno się nimi zajmować, taka jest zasada. Kosz każdej redakcji jest bowiem niezłym miejscem na anonimowy świstek papieru obmawiający kogoś tam przez kogoś, donoszący, że „ten X to wyjątkowo odrażający facet", a „karygodne czyny kombinatora Y kwalifikują go od zaraz do kryminału". Nie o takich listach anonimowych chcemy tu jednak napisać. Przede wszystkim: my, tzn. „Skrzydlata", anonimów typu jak wyżej **nie dostajemy.** Jest to prawda i jesteśmy z tego powodu usatysfakcjonowani.

Chodzi nam o zupełnie inne anonimy. O listy, nie wiadomo właściwie dlaczego nie podpisane, ale mówiące o sprawach rzeczywiście ważnych dla wszystkich: o faktach niszczenia lub łobuzerskiej dewastacji lotniczego mienia dużej wartości, listy proszące o zajęcie się np. sprawą budowy lotniska dla Aeroklubu Warszawskiego, o wstawienie się redakcji w Aeroklubie PRL o powrót w Polsce do metod szkolenia pilotów w górskich szkołach szybowcowych (z lin wzlotowych (gumowych), tanio!) itd., itp. Sprawy takie są i ważne, i interesujące tak nas, jak i naszych Czytelników.

Nadawcy tych listów nie podpisują ich, jak chyba należy się domyślić, z dwóch powodów: albo boją się komuś tam narazić, albo — w pośpiechu — zapominają u dołu listu umieścić swe nazwisko i adres. Są też tacy roztargnieni, którzy wypisują adres i kreślą się sympatycznie np. „Edek", bez nazwiska, ale i tacy, którzy piszą: Andrzej Szymański, Warszawa. I nic więcej. A Szymańskich w Warszawie — tysiące.

Prosimy zatem, najpierw tych „ostrożnych", aby zdobyli się na nieco więcej sarmackiej odwagi i podpisywali każdy list do redakcji imieniem i nazwiskiem, z podaniem adresu. Owszem, jeśli sobie zastrzegą, aby nie publikować z ważnych powodów ich nazwiska — to wszystko jest w porządku. **Mają do tego prawo,** a my je zawsze respektujemy. Sam jednak fakt przedstawienia się w liście — jest okazaniem redakcji zaufania. My zaś je cenimy nie zawiedziemy, gdy ktoś w ważnej sprawie prosi o dyskrecję.

Zapominalskich zaś — prosimy o większą koncentrację uwagi. Jaki to będzie kiedyś pilot, który mając np. dziś 17 lat wyłuszcza istotną sprawę, ale podpisuje się tylko: „Wasz Zenek". Szukaj potem wiatru w polu.

(z)

(I tak wiecie kto)

KORESPONDENCJE

AEROKLUB POZNAŃSKI

31 maja br. na lotnisku Ławica rozegrano XV Wojewódzkie Zawody Modeli Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej. Startowało 92 zawodników z dziewięciu Spółdzielni Mieszkaniowych województwa poznańskiego, w tym szybowce małych form, A-1, A-1/2 Jaskółka, F-1C z napędem gumowym, modele akrobacyjne na uwięzi i modele rakiet czasowych. W punktacji zespołowej zwyciężyła drużyna Spółdzielni Mieszkaniowej z Wrześni, przed Poznańską Spółdzielnią Mieszkaniową Awia i Poznańską Spółdzielnią Mieszkaniową Astra.

*

1 czerwca br., z okazji Dnia Dziecka, na lotnisku klubowym Kobylnica odbyły się tradycyjne zawody pod nazwą Młodzi Szybownicy na Start. Uczestniczyło w nich ponad 100 modelarzy. W klasie rakiet czasowych zwyciężył Jarosław Świerczyk, przed Pawłem Zawadą i Jackiem Baranem. W klasie modeli A-1/2 Jaskółka: 1 — Mariusz Góral, 2 — Robert Oporowski, 3 — Andrzej Figas. W klasie A-1 szybowce: 1 — Marek Sznajder, 2 — Robert Magnuszewski, 3 — Piotr Kaźmierczak.

mgr Marian Gutowski

POCZTA LOTNICZA

KSIĄŻKI

Krzysztof Pleban — Śrem. Dotychczas ukazały się następujące książki z Biblioteczki Skrzydlatej Polski: Paweł Elsztein — „Polska w Kosmosie", Wiesław Stafiej — „Lotniarstwo", Andrzej Morgała — „Samoloty myśliwskie w lotnictwie polskim", Janusz Wojciechowski — „Mięśnioloty", Andrzej Glass — „Samoloty PZL 1928—1978", Witold Szewczyk — „Samoloty na których walczyli Polacy". Przewidziane są następne pozycje. Spróbujcie napisać do księgarni „Oświata" — ul. Kredytowa 9, Warszawa, która prowadzi sprzedaż wysyłkową.

HISTORIA

Jarosław Fellmann — Wrocław. Na temat udziału polskiego lotnictwa w II wojnie światowej, a zwłaszcza w Wojnie Obronnej Polski 1939 roku, „Skrzydlata Polska" zamieściła już bardzo wiele materiałów i dalej będzie je publikowała. Cykl „Dzieje eskadr" będzie kontynuowany. Radzimy uważnie i regularnie czytać nasze czasopismo.

DZIĘKUJEMY

Michalina Kościuk — Dąbrowa Tarnowska. Za miły list i pozdrowienia dziękujemy.

SZKOLENIE

Dariusz Maciążek — Mogilno, Janusz Szalwa — Pustków. Aby zostać w przyszłości wykwalifikowanym pilotem lotnictwa komunikacyjnego, należy najpierw odbyć szkolenie w jednym z aeroklubów regionalnych. Nie można ot, tak z ósmej klasy iść od razu na szkolenie specjalistyczne, to jest niemożliwe. Dariuszowi — radzimy skontaktować się z Aeroklubem Bydgoskim, 85-157 Bydgoszcz, ul. Biedaszkowo 30, tel. 326-68, lub 301-62.

KLUB »ISKRA«

Mieczysław Dworzecki, ul. Świerczewskiego 13/3, 39-460 Nowa Dęba, w zamian za numery „Skrzydlatej Polski": 25 z r. 1972, 2 z r. 1980 oraz pojedyncze kompletne sprzed 1969 r. — odstąpi wiele innych numerów „Skrzydlatej", „Modelarza", „Planów modelarskich" i książkę T. Królikiewicza „Nowoczesny samolot wojskowy" (wyd. I).

Marek Szczaber, ul. Szopy 1/7, 80-762 Gdańsk, poszukuje książek: W. Szewczyka — „Samoloty na których walczyli Polacy", W. Króla — „Mój Spitfire WX-L", Z. Jankiewicza — „Powstanie i upadek Luftwaffe", A. Morgały — „Polskie samoloty wojskowe 1939—45" oraz numerów „Skrzydlatej" z lat 1975—79.

Leszek Krzewski, al. Wyzwolenia 31 m 9, 22-200 Włodawa, odstąpi wiele książek o tematyce lotniczej za książki: „Psychologia lotnicza", „Podstawowe wiadomości z medycyny lotniczej", „Prawo lotnicze", „Spadochrony", „Meteorologia lotnicza".

Jacek Górski, ul. Budrysów 20A m 19, 04-119 Warszawa, tel. 10-30-76, pilnie poszukuje „Letectvi + kosmonautika" n-ry 4 i 6 z r. 1974 oraz materiałów dotyczących lotnictwa wojskowego Finlandii, a także modeli samolotów 1:72 lotnictwa fińskiego. W zamian oferuje dokumentację techniczną z dziedzin: lotnictwa, marynarki, broni pancernej lub gotówkę.

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni Mars, Semp, samolotów, wiatrakowców, silników lotniczych, poduszkowców. Nowicki, ul. Obornicka 29 m 2, 51-113 Wrocław. (ogł. nr 5)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny,** z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski,** sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski,** z-ca sekr. red. — **Czesław Głogowski,** kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski;** redaktor graficzny — **Jolanta Kalita,** redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz,** sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska.** Stali współpracownicy — **Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł, półrocznie 130 zł, rocznie 260 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 4.VII. 1980. Zam. 1826. O-68.



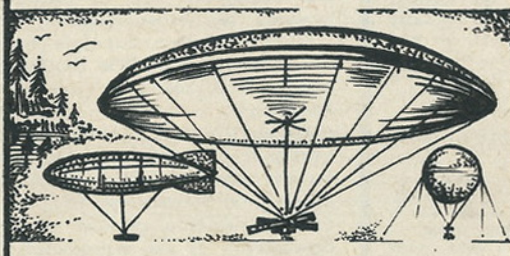


JUBILEUSZOWE SKOKI

1 czerwca br. na Węgrzech dwaj spadochroniarze wykonali swe jubileuszowe skoki. Jurij Baranow ze Związku Radzieckiego wyskoczył z samolotu po raz 10 000, a Węgier Józef Varga – po raz 5 000. Na zdjęciach wykonanych i nadesłanych nam przez Laszlo Angyala widzimy spadochroniarza radzieckiego podczas dziesięciotysięcznego skoku oraz obydwu jubilatów przed skokiem: z lewej – J. Baranow, z prawej – J. Varga.

STEROWCE W PRADZE

Zespół transportu lotniczego – oddział statków latających lżejszych od powietrza – organizuje we wrześniu 1980 r. w Pradze 2-dniową konferencję międzynarodową na temat: Możliwości wykorzystania statków latających lżejszych od powietrza w gospodarce narodowej. Organizatorzy przewidują udział ok. 100 osób z CSRS, ZSRR i NRD. W obecnej światowej sytuacji energetycznej balony i sterowce mają duże szanse zastosowania w transporcie: drzewnym, rolniczym, budowlanym itp. Z tej okazji w CSRS ogłoszono pod patronatem Ministerstwa Budownictwa konkurs międzynarodowy na modele balonów i sterowców, w tym także na projekty nowych rozwiązań i metod zastosowań aerostatyki (w 3 grupach: dla dzieci, młodzieży i dorosłych).



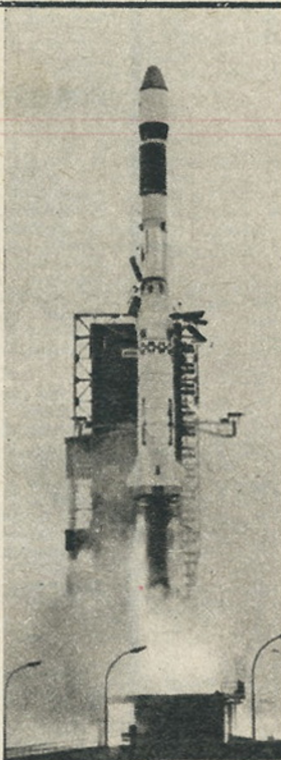
MOTOLOTNIA

Jednomiejscowa motolotnia R-1000 z silnikiem tłokowym o mocy 29,4 kW (40 KM) napędzającym dwułopatowe śmigło pchające.



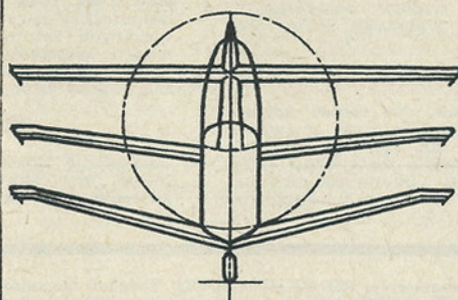
KOUROU: 14 h 29 min 39 s

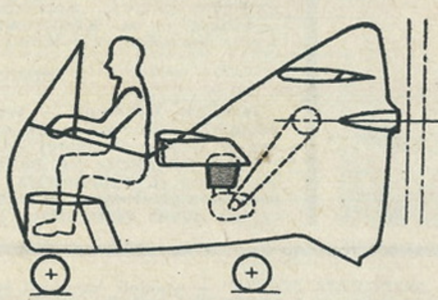
Po chwilowym powodzeniu związanym z pierwszym startem próbnym nowej francusko-zachodnioeuropejskiej (ESA) rakiety nośnej Ariane, która 24.XII.1979 r. oderwała się od wyrzutni po tylko 2 nieudanych próbach, przyszło poważne rozczarowanie. Otóż pierwszy doświadczalny start z ładunkiem użytkowym Ariane L-02 z kosmodromu Kourou 23.V.1980 r. zakończył się niepowodzeniem. Po ok. 120 s od startu rakieta w wyniku wady silnika spadła do morza. Wraz z rakietą o masie 210 000 kg zniszczone zostały 2 sztuczne satelity: Freewheel o masie ponad 1 000 kg, opracowany w RFN do badań zjawisk plazmowych w Kosmosie i pomiarów w magnetosferze oraz OSCAR-9 o masie 92 kg, opracowany przez krótkofalowców z RFN. Tegoroczny program doświadczalny Ariane przewidywał 3 starty: z 2 wymienionymi satelitami oraz z Meteosat F-2 dla ESA, Apple (dla Indii) i Marecs-A (dla ESA). Patrz również SP nr 11/1980.

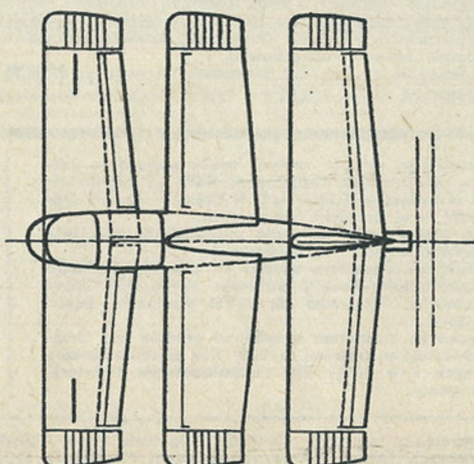


LATAJĄCY BICYKL

Nie zrealizowany jeszcze, ale zaprojektowany przez konstruktora lotniczego, jednomiejscowy mini-trójpłatowiec Latający bicykl. Trójpłat szczelinowy o rozpiętości – 2,9 m i pow. łącznej – 4,8 m². Profil płatów – NACA 23012. Na dwóch płatach – klapy służące do sterowania (wychylenia różnicowe) oraz przy starcie i lądowaniu (wychylenia jednakowe). Silnik motocyklowy o 175 cm³ (4-suwowy, wyczynowy Perrot Rally) o mocy 11 kW (15 KM) przy 7 700 obr/min. Silnik ze sprzęgłem i przekładnią ma masę ok. 22 kg. Śmigła przeciwbieżne. Wzniosy: 6° i 15°. Masa własna – 91 kg, masa całkowita – 175 kg.







Zdjęcia i rysunki: L. Angyal, „Aviation Magazine", „Aeronautics", archiwum.

KOSMONAUTYKA

● 13.VI. 1980 r. Parametry zespołu orbitalnego Salut-6 i Sojuz-36 były następujące: 331 x 375 km; 51,6 91,3 min.

● Parametry początkowe orbity satelity łącznościowego Gorizont (Stacionar-4) z 14.VI. 1980 r.: geostacjonarna zbliżona do kołowej – 36 515 km; nachylenie – 0,8°; okres obiegu Ziemi – 24 h 33 min.

● 14.VI. 1980 r. Na orbitę wokółziemską został wprowadzony kolejny satelita Kosmos-1188.

● 14.VI.1980 r. Nad lotniskami argentyńskimi w Mar del Plata, Rosario, Cordoba, Resistencia i Buenos Aires (Jorge Newbery) pojawiły się wieczorem UFO. Ok. godz. 19.00 GMT nad Buenos Aires ukazał się intensywnie świecący dysk kierujący się ku lotnisku Jorge Newbery. O godz. 22.00 znalazł się on nad pasem startowym nr 13, przerywając na pewien czas ruch lotniczy. Zjawisko było obserwowane przez pilotów lądujących samolotów, personel wieży kontroli oraz obsługę stacji radiolokacyjnej w odległym o 50 km międzynarodowym porcie lotniczym Ezeiza, a potwierdzone przez państwową służbę meteorologiczną podległą lotnictwu wojskowemu. Wg oświadczenia świadków podobny obiekt UFO miał nawet wylądować na pasie lotniskowym w Resistencia. W zbliżonym czasie zauważono UFO nad 6 prowincjami Urugwaju. Jak wykazują statystyki obserwacji UFO (prowadzone od 22 lat), w tym obszarze Ameryki Południowej niewyjaśnione zjawiska tego rodzaju występują najczęściej w czerwcu i lipcu w godzinach 18.00–21.00.

● W nr. 1/80 kwartalnika „Kaleidoscope LOT", wydawanego przez PLL LOT w języku angielskim, ukazał się obszerny opis zjawisk UFO obserwowanych na Wybrzeżu i Pomorzu w sierpniu i wrześniu 1979 r.

● Uczeni radzieccy z Instytutu Wyższej Działalności Nerwowej i Neurofizjologii, Instytutu Defektologii oraz z Instytutu Magnetyzmu Ziemskiego, Jonosfery i Rozprzestrzeniania się Fal Radiowych prowadzą serię badań pól magnetycznych mózgu ludzkiego przy użyciu zupełnie nowego urządzenia – wariometru kwantowego. Ma to pomóc medycynie. A więc kosmonautyka i geofizyka służy pośrednio i w tym kierunku.

● W USA wykorzystano rakietę nośną Saturn-5 do specjalnego eksperymentu: próby krótkotrwałego zakłócenia stanu jonosfery. Na trasie długość ok. 250 km rakieta rozpyliła 15 000 kg wody i wodoru, co miało zmniejszyć „maksymalne częstotliwości użytkowe" (MUF) w tym obszarze. Do badań włączono również radioamatorów i krótkofalowców obserwujących poziom sygnałów (ze specjalnych radiolatarni), odbieranych w pasmach amatorskich KF. Działo się to 14.IX.1979 r.

● Po raz pierwszy w kwietniu–maju 1980 r. amerykański amator-krótkofalowiec pracował z Bieguna Północnego poprzez satelitę (OSCAR). Był nim technik wyprawy arktycznej. W 1970–1973 r. w bazie McMurdo pracował na Antarktydzie.

● 17.VI.1980 r. w W. Brytanii podano, że od 1983 r. amerykańskie samosterujące się pociski uskrzydlone (Cruise) w liczbie 160 będą się znajdowały w bazie Molesworth (Cambridge) na płn. od Londynu i w bazie Greenham Common (Berk). Do ich obsługi przybędzie 1500 żołnierzy USA.

● Kosmonauci amerykańscy z Apollo przechodzili przed lotem na Księżyc badania w szerokim zakresie drgań dla stwierdzenia ich indywidualnej odporności na zakłócenia wzroku, pracy myślowej itp. Pisaliśmy o tym w SP. W moskiewskim Instytucie Naukowo-Badawczym Higieny prowadzone są obecnie badania wpływu infradźwięków na organizm ludzki. Już np. wiadomo, że częstotliwość drgań 6 Hz – o czym często się słyszy w wypowiedziach wielu naukowców – nie jest śmiertelna dla człowieka. Zakres badań instytutu –infradźwięki 12 Hz i poniżej. Stwierdzono, że małe dawki infradźwięków nie są groźne, duże – pogarszają samopoczucie i stan zdrowia, a każda ich częstotliwość wywołuje ściśle określony zakres zmian w organizmie ludzi i zwierząt. Jedne częstotliwości szybko męczą, inne rozpraszają uwagę itd. Z wyników badań będą korzystali konstruktorzy m.in. środków transportowych o wielkich prędkościach. Posłużą też do opracowania norm dla dopuszczalnych poziomów infradźwięków.